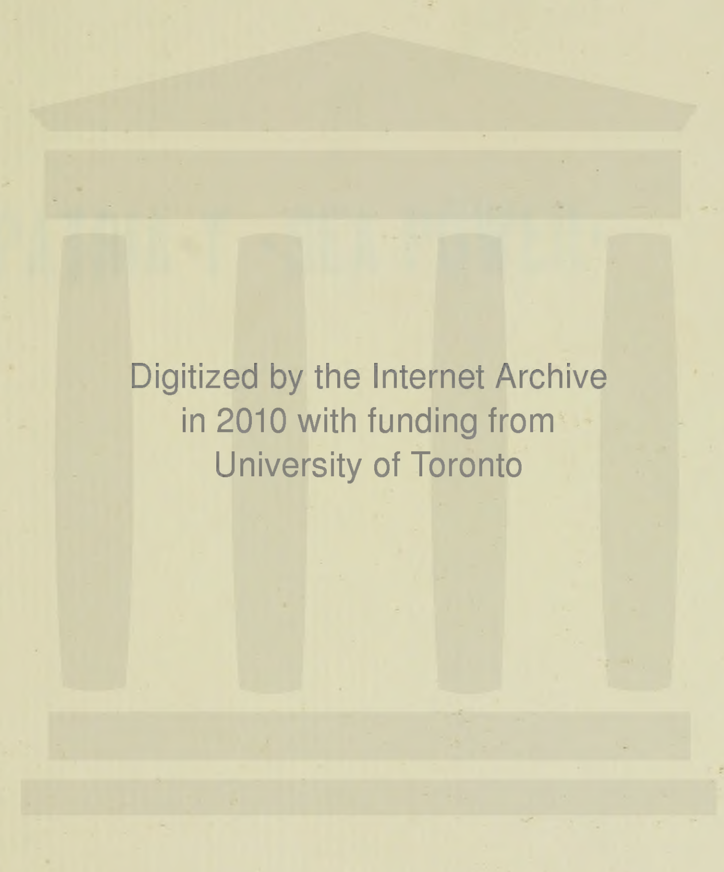




PATRIA Y «SEA POWER»

PATRIA Y «SEA POWER»

ARTÍCULOS PUBLICADOS EN LA *REVISTA GENERAL DE MARINA*

POR

Manuel Andújar y Solana

TENIENTE DE NAVÍO

CON UN PRÓLOGO DEL

EXCMO. SR.

D. Leandro de Saralegui y Medina

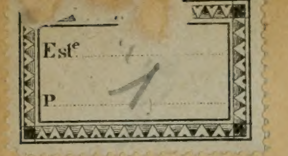
INTENDENTE DE MARINA

FERROL

ESTABLEC. TIPOGRÁF. DE HIJOS DE R. PITA

142, Sinforiano López, 142,

1901


Est
P
1


LIBRARY
AUG 30 1966
UNIVERSITY OF TORONTO

PRÒLOGO



La ciega y exagerada reacción contra la marina de guerra que se apoderó de los ánimos en España, ante los terribles y nunca bastantemente llorados desastres de que fueron teatro la bahía de Manila y las aguas de Santiago de Cuba, demuestra una vez más el completo y general desconocimiento de todo cuanto se relaciona con aquel importante ramo de nuestra organización pública, por parte de la inmensa mayoría de los españoles, sin exceptuar la generalidad de los que, por su posición y su influencia en el Estado, se hallan más en aptitud de contribuir directa y eficazmente al renacimiento político y militar de nuestra patria.

Porque no se concibe de otra manera que, en presencia de nuestra escasez de recursos económicos y de guerra, de la postración de nuestras fuerzas y de todas las inevitables consecuencias de los excesos de

una política desorientada y una administración desastrosa, conjuradas en nuestro daño, haya quien sea todavía capaz de atribuir á la Marina la responsabilidad incondicional y exclusiva de los resultados adversos y fácilmente previstos, de la última guerra con una nación joven y vigorosa, exuberante de riqueza, saber y poderío, que, reducida á sus propios recursos y sin contar con un solo navío de línea, desafió y tuvo á raya la potencia naval de Inglaterra, recrecida y sobrexcitada en su reciente y gloriosa lucha con las escuadras de España y Francia combinadas.

Impotentes á todas luces para resistir siquiera un momento el empuje de la marina de los Estados-Unidos, á cuyo poder efectivo no podía estar más lejos de igualarse el de nuestros débiles, escasos, desprovistos y desatendidos elementos de combate, ¿qué faltó, sobre todo á las *valientes naves* de Santiago de Cuba como las calificó el Capitán de navío Mahan, para que su glorioso recuerdo viva y perdure á la altura de los más brillantes y esplendorosos de la armada española?

Valor, abnegación, pericia, patriotismo... ¿qué más podía exigirse á aquellos mártires del deber, según las palabras del mismo oficial de la marina americana citado, irremisiblemente sentenciados por la locura ó el falso orgullo nacional, en forma de presión política, ajena á todo criterio profesional y á la experiencia militar más rudimentaria?..

Y si, en los solemnes momentos en que se decidió la ruina de España y la pérdida definitiva de los últimos restos de sus descubrimientos y conquistas ultramarinas de los siglos XV y XVI, nada faltó, para hacerse merecedores del aplauso y la admiración del mundo entero, á aquel heroico puñado de españoles, abandonados á todos los horrores de una lucha sin esperanza,—que no queremos suponer, por nuestra parte,

como se ha creído adivinar generalmente, que sólo fué, en el ánimo del Gobierno responsable, el medio de renunciar, sin disturbios en la Península, á la soberanía de España sobre sus colonias (1);—tampoco faltaron á la Marina espíritus selectos que, mucho antes de plantearse el conflicto, de consecuencias tan funestas para nosotros, levantaran la voz y protestaran contra los errores de más bulto que pueden haber contribuido en algún modo, por parte de la Marina misma, á producirlas.

Pero, — repitiendo las palabras escritas con referencia á análogos y más remotos sucesos de nuestra nación y su Marina, que consideramos de perfecta aplicación á los últimos, en que nos estamos ocupando,— las impresiones de la Corte eran por entonces muy pasajeras y las orillas del mar estaban muy lejos para que los que mandaban atendiesen á lo que pasaba en ellas (2)...

Por otro lado, no hay excusa ni disculpa plausible para dejar de reconocer las causas reales y positivas del desastre, estudiado en sus orígenes, con admirable perspicacia y serenidad de juicio nada común, por el Sr. Isern, en las interesantes páginas del libro, nunca bastante elogiado, á que acabamos de referirnos, y precipitado tal vez, pero nunca imputable únicamente á extrañas y no imprevistas ambiciones de expansión territorial, de que hace tiempo nos reveló el secreto la fórmula, mucho menos que discutida y desautorizada por los nuevos imperios, de que no deben consentirse colonizaciones á quien carece de medios para mantenerlas é ilustrarlas.

(1) ISERN, *Del desastre nacional y sus causas*, Madrid, 1899.

(2) SALAZAR, *Juicio crítico sobre la marina militar de España*, Madrid, 1814, Carta XXIII.

Sin embargo, como si á la Marina,—y nada más que á la Marina,—alcanzase la responsabilidad de nuestra decadencia y humillación presentes, nunca como hoy con tan ciega y encarnizada animosidad se ha visto combatida en España, ni de tan tristes y amargos presagios ha sido como está siendo objeto en los días que atravesamos.

Á semejanza de aquellos dioses que tenían ojos y no veían, completamente divorciada de la realidad y desconociendo todo lo que los intereses más vitales de la nacionalidad y de la patria requieren de consuno, lo que el ejemplo de todas las demás naciones nos enseña y el papel que en las futuras y no remotas complicaciones internacionales nos corresponde desempeñar todavía, á causa de nuestra privilegiada posición entre dos mares, y teniendo en cuenta,—como se expresa un reputado publicista y orador español contemporáneo,—lo que el Mediterráneo volverá á ser por la colonización y transformación próximas del Africa, la reconstrucción de Grecia y el desarrollo del tráfico de Suez, así como lo que representa, para el comercio del mundo, la faja de mar que se extiende entre la Gran Canaria y la isla de Fuerte Ventura, por una parte, y la costa africana de Río de Oro, en el Sahara, por otra; la España de hoy,—¡triste es decirlo!—ha llegado hasta considerar como una carga inútil y gravosa el sostenimiento de su marina de guerra, cuyos defectos de organización, reflejo del medio y las realidades ambientes del país en que vivimos, no constituyen un caso único en los anales de las naciones marítimas del globo, ni se traducen por la imposibilidad de una eficaz reacción á favor del restablecimiento de la antigua representación naval de nuestra patria.

La prueba es que Italia, con poco mayores recursos,—si bien con más sentido práctico y más honda

previsión del porvenir que nosotros,—consiguió levantar, en breve tiempo, del estado de completa descomposición que preparó la vergonzosa derrota de Lissa su entonces abatida y hoy preponderante marina de guerra,—tal vez la más apta y mejor preparada de Europa para la eventualidad de una guerra ofensiva, á juicio de Mr Lockroy (1);—y en escala mucho más modesta y asequible á nuestras actuales fuerzas, Suecia ha visto organizarse y crecer la suya, en más próximos días, á impulso de la personal iniciativa del soberano reinante Oscar II, cuya obra, reputada como modelo en su género, no nos cansaremos de recomendar al examen y la meditación de cuantos se interesan por el porvenir del poder marítimo de España, para la que no queda ya hoy más que la siguiente alternativa: ó vivir obscurecida y anulada ante propios y extraños, bajo el protectorado de alguna de las naciones que se disputan el cetro político y la preponderancia europea, ó seguir—guardando la proporción debida—el ejemplo de las dos citadas, con la firme y segura base del estudio de los medios empleados y los resultados obtenidos, con éxito verdaderamente plausible, en ellas y algunas otras de las distintas potencias marítimas del día.

Desgraciadamente,—ya lo hemos dicho,—no es este último el sentido en que se inspiran hoy las corrientes de la opinión en España, que nunca ha sido, ni será jamás respetada y temida, sin una fuerza marítima á la altura de su gloriosa participación en los destinos públicos del mundo.

Por el contrario, y como si no hubiera otros elementos productores del profundo malestar moral y material que nos aflige, la Marina comparte, en los

(1) *La Marine de guerre*, París, 1897.

actuales momentos, con las congregaciones religiosas, el triste privilegio de suscitar la oposición de las clases llamadas directoras y los clamores de la nación contribuyente...

Y en vano se pretende disimular las ciegas y temerarias aspiraciones de la gran mayoría de los españoles de hoy á la definitiva anulación de la marina de guerra, bajo las vanas apariencias del noble anhelo de una eficaz renovación de su viejo y gastado organismo, reñido con el estado general de progreso de la navegación y la guerra marítima en la época presente.

Porque nada hemos visto hasta hoy,—fuera de las ideas apuntadas, con pleno dominio de la materia y gran profundidad de pensamiento, por un distinguido escritor y ex-Ministro de la última situación conservadora (1),—que nos persuada de la existencia de un plan de madura reflexión y glorioso desempeño de que esperar, en un porvenir más ó menos próximo, el restablecimiento de la importancia naval de la noble y heroica nación que cuenta entre sus timbres más gloriosos haber sido parte, en generosa rivalidad y común espíritu con nuestros hermanos de Portugal, á descubrir y fijar los límites de tierras y mares que ocupan las cinco sextas partes de la superficie del planeta que habitamos (2).

Injustos seríamos, en verdad, si fuéramos capaces de poner en duda, por un solo instante siquiera, la noble inspiración patriótica y los sinceros deseos de acierto que presiden en nuestros últimos y mejor ó peor logrados intentos de reforma parcial de determinados servicios de Marina, á título de disminución de los

(1) SANCHEZ DE TOCA, *Del poder naval en España,* Madrid, 1898, y *Las reformas en Marina*, Madrid, 1900.

(2) E. RECLUS, *Nouvelle Géographie universelle,* t. I.

sacrificios que pesan sobre el país contribuyente, agobiado por una tributación enorme; pero, hasta bajo el punto de vista de las relaciones del orden meramente económico, á nadie se oculta, al mismo tiempo, que, disminúyanse cuanto se quiera los gastos propios de la manera de ser tradicional del ramo, redúzcanse á su mínima expresión las plantillas de todos los cuerpos, condénense á desastrosa inmovilidad los buques y desatiéndanse todas aquellas obligaciones susceptibles de abrogación ó aplazamiento, siempre se gastará mucho, —porque se gasta mal,—mientras un genio organizador, con amplia y adecuada base de preparación doctrinal y técnica, no empiece por sentar los cimientos y establecer las líneas generales de una Marina que merezca este nombre por su organización y condiciones de vida, en vez del conjunto irregular de buques y elementos de combate, sin fuerza efectiva ni valor real alguno, que hemos estado sosteniendo hasta ahora.

Por otro lado, en forma más ó menos ampulosa, y sin exceptuar las asistidas de más ó menos sólidos prestigios, no siempre de carácter propio á abonar sus aciertos, ¿qué otra cosa más que vagas generalidades y lugares comunes, de todos conocidos, nos han ofrecido hasta el presente, como fruto de la meritoria y patriótica labor de sus autores, la gran mayoría de las críticas del régimen y la organización naval vigentes que, en libros, folletos y memorias han visto, estos últimos años, la luz entre nosotros?

Inútil sería, pues, confiar por hoy en la eficacia restauradora de los propósitos que animan al pueblo español, respecto al porvenir de nuestra Marina.

Su suerte está prevista, y ojalá el brazo que protegió las épicas proezas de nuestros mayores, aleje de la España presente la reproducción de los tristes y aciagos días de la primera mitad del siglo XIX en los que,

dueños aún de nuestras ricas Antillas y del hermoso archipiélago descubierto por Magallanes, con la bandera española, en el mar de las Indias, ni las representaciones diversas de un Ministro de la Corona á las Cortes generales del Reino,—dice un escritor naval de grata y feliz memoria;—ni la contrición del soberano al leer que varios jefes de la Armada habían fallecido de inanición, unos en el hospital, otros sobre un montón de paja; ni el espectáculo de una corporación del Estado mendigando un pedazo de pan á compás del *¡hambre!* que era siempre el horrible metrónomo de sus querellas; ni los continuos lamentos de esta corporación de mendigos, que por fortuna y timbre de honra, no supieron desplegar energía sino para batirse por la patria; fueron poderosos á remediar, antes bien parecían exacerbar el injusto abandono, la horrorosa miseria, la terrible desigualdad, por no decir menosprecio, en que uno y otro y otro año se les tenía sumidos (1)...

Pero, al mismo tiempo, basta que la posibilidad de una reacción favorable del espíritu público exista, para que no tengamos palabras con que elogiar á los que, inspirados en el deseo de promoverla, con la intensidad de propósito y loable intención que nos complacemos en reconocer, los primeros, en el autor de los trabajos que contiene el presente volumen,—se esfuerzan en adelantar el fruto de la honrada labor que solicita su asiduidad y sus desvelos, en el interés común del engrandecimiento y la prosperidad de la patria española.

Forzoso es confesar, sin embargo, que merecedores, en general, de estimación y aplauso, por los elevados fines que persiguen, no todos los que han visto

(1) SALAS, *Historia de la matrícula de mar*, Madrid, 1879.

la luz hasta el día, bajo la propia inspiración que ellos, lo son en el mismo grado que los debidos al recto juicio y sana crítica del Sr. Andújar, por todos conceptos dignos de aura más general y permanente que la propia de la índole y circunstancias de la acreditada revista profesional en que se han publicado antes de ahora.

La importancia del poder marítimo en España, en su más amplio y general sentido, muchas veces expuesta, pero pocas con la novedad, la discreción y el alcance que en los trabajos reunidos á continuación de estas líneas, es el tema que el Sr. Andújar se ha propuesto desarrollar en ellos, poniendo á contribución el copioso caudal de sus luces y el tesoro de las severas lecciones del pasado, para deducir, en primoroso y levantado estilo, el ideal que nuestra posición en el mapa geográfico de Europa y las eventualidades peligrosas del porvenir nos obligan á no perder de vista un momento, por nuestro interés propio y las exigencias de la realidad universal del mundo contemporáneo.

Persuadido de que la idea del *sea power* requiere del pensamiento colectivo un esfuerzo, algo á modo de intuición de cosa nueva que viene á integrarse en la conciencia de la colectividad, cuando mucho antes estaba ya especificado y concreto en organismos profesionales, por virtud ó necesidad de profesión, ó en inteligencias superiores nutridas de estudio y conocimiento, á causa de la amplitud de horizonte que la elevación científica sobre el nivel común concede á los nobles espíritus amantes y capaces del trabajo intelectual... toda su atención se dirige, en primer término, á facilitar esa integración de la verdad abstracta y de sentido limitado hasta ahora á sólo una parcialidad exigua, en el conocimiento de la colectividad, por orden natural mucho más rebelde, añade, tanto más inerte

cuanto mayor es su masa para moverse en dirección determinada y adquirir la verdad, que si fué conquistada con esfuerzo penoso por la labor individual, se agiganta en proporción de difícil medida en la labor colectiva, social ó nacional...

No menos que en esa primera parte de su trabajo ó sea la exposición doctrinal y de aplicación á España, del *sea power*, la bien ordenada cultura y recto pensar del Sr. Andújar se acreditan en su siguiente notable análisis de la importancia ó cualidades tácticas y estratégicas del litoral de la Península y los archipiélagos adyacentes, lo mismo que en la discusión acerca del instrumento de poder más apto y adecuado para su protección y defensa que, á juicio del autor,—como en el muy humilde nuestro,—no es otro que la escuadra de combate, primera y esencial necesidad de la patria, prosigue, aun bajo el punto de vista de una estrategia exclusivamente defensiva, porque una nación marítima que no ofrece más resistencia que el conjunto de sus defensas litorales, por grande que sea el desarrollo que estas hayan adquirido, y heroico y entusiasta el juvenil espíritu de la oficialidad que las maneje, es impotente, absolutamente impotente, para mantener el dominio del mar, en cuya esencia,—y nada más que en ella,—radica exclusivamente la victoria...

No hay realidad nacional sin escuadra de combate, continúa diciendo, con más calorosa convicción—si cabe—á medida que profundiza en el estudio de la materia sometida al trabajo de su fértil y agudo entendimiento.

Y firme con la conciencia del positivo valor real de los principios expuestos en los anteriores capítulos, sobre la base de la especulación técnica y la experiencia de las guerras marítimas de las diferentes naciones del globo, desde la que ensangrentó el advenimiento de la

dinastía reinante al trono del abatido imperio español de Carlos V; resuelve el problema naval, con relación á España, en el sentido de que la particularidad de nuestra costa,—son también sus palabras,—su estratégico litoral, su vida marítima, su comercio marítimo, su historia y su porvenir, imponen apremiantemente la creación de una flota de combate, proporcionada á sus medios,—y hasta superior á sus medios,—si este esfuerzo, bien dirigido y entendido, no quebrantara de modo gravísimo el renacimiento del vigor económico de la nación, que es base esencial de su potencia.

La importancia de esta conclusión, aun prescindiendo de los demás méritos, nada escasos, del libro, no puede en manera ó bajo concepto alguno ofrecerse dudosa.

Pues, por más que nuestras pretensiones no vuelan tan alto que nos propongamos desarrollar en estos breves renglones un programa de reforma de la marina española, salta desde luego á la vista, aunque no sea la norma fija y constante entre nosotros, que el primer paso para llevarla á cabo algún día, es y será siempre determinar, con pleno conocimiento de las necesidades del país y los recursos públicos, el número y especie de la fuerza activa de que deba constar nuestra futura escuadra, organizando sobre esa base los servicios complementarios ó auxiliares de ella, y en justa y racional proporción con una y otros, las clases y distribución del personal que ha de dotarlos, en la relación más ajustada á las exigencias propias de sus peculiares funciones, como interesa principalmente á las naciones de escasos recursos y obligadas al mismo tiempo á soportar los gastos de su representación en los mares.

Aspirar á tener Marina por otro camino, sería una insensatez imperdonable y de que no tardaríamos

mucho tiempo en arrepentirnos; porque faltando esa prudente y natural proporción entre los elementos que concurren en la composición de la flota, claro es y es evidente que, ó habría necesidad de amarrar los buques por carecerse de personal para sostenerlos armados y talleres oficiales donde atender oportunamente á sus reparaciones más precisas, ó sobrarían arsenales y personal para los destinos activos de mar, que es el fin primordial, por no decir único y exclusivo, de su instituto.

De todos modos,—lo mismo en un caso que en otro,—nunca los resultados estarían en relación con los sacrificios que el país se impusiera, en aras de su carácter predominante de potencia eminentemente marítima, por razones análogas á las que fueron causa de la debilidad y la impotencia de las escuadras improvisadas, sin rumbo político, en España, durante el siglo XVIII, con los frutos que eran y son de esperar de todo poder naval sin más base que el oro, de que, en tiempos de mayor ventura para nosotros, nos abastecían los ricos criaderos del Potosí y de México, cuya posesión no fué, sin embargo, suficiente á realizar el prodigio que nuestra ardiente fantasía nos ofreció factible, al surgir los frecuentes conflictos en que hemos sido sucesivamente parte, desde que empezamos á salir del estado de postración y abatimiento á que nos arrastró la ineptitud de los tres últimos soberanos de la Casa de Austria.

Y si entonces,—como se expresa uno de nuestros más ilustres compañeros, amante celoso y á un tiempo imparcial de la Marina,—no por tener setenta y ocho navíos de línea dejó España de ver batidas ó burladas sus escuadras, á pesar de mandarlas beneméritos oficiales, varones de singular ciencia y nombradía, capaces de sostener el parangón con insignes capitanes

extranjeros (1), ¿qué podríamos esperar de la relativa inferioridad de los actuales recursos del Tesoro, acompañada del propio grado de imprevisión, la misma falta de plan, de regularidad, de concierto, ó diciéndolo con más propiedad, de atinado cálculo patriótico, que figura en el funesto pasivo de la tradicional administración de nuestra marina militar de las dos últimas centurias?

Sin necesidad de entrar en nuevos y mayores detalles, que nuestros lectores encontrarán en los correspondientes lugares de la obra, expuestos como no podríamos hacerlo nosotros, el sentido más vulgar basta y sobra para comprender el valor de actualidad y trascendencia suma de los trabajos del Sr. Andújar, quien difícilmente podría haber prestado, en los momentos presentes, servicio más importante y de mayor utilidad que la publicación de su juicioso y concienzudo estudio de los aspectos de mayor interés del problema quizá más complejo de todos los planteados actualmente en España, á causa del número y calidad de los términos primordiales que concurren en su solución, por efecto de sus relaciones propias de conexión y enlace con la finalidad principal de la razón de Estado en nuestra patria.

¿Cómo prescindir, pues, al abordarlo con positivas pretensiones de acierto, del juicio, por varios conceptos arduo y espinoso, de las más ó menos remotas probabilidades de presuntos conflictos y futuras alianzas, de nuevas corrientes y ulteriores complicaciones, hijas, no sólo de nuestra posición en Europa, sino también del interés de la conservación de nuestra legítima influencia en el nuevo mundo, donde cerca de treinta millones de hombres, distribuidos desde California y

(1) Negrin, *Sucinta memoria sobre la marina militar de España, y causas de su decadencia y desarrollo,* Ferrol, 1855, Cap. I.

Texas hasta el Cabo de Hornos, en quince distintos estados independientes, hablan aún el grave y majestuoso idioma de Cervantes, y de la aspiración nacional, clara y vigorosa, respecto del continente inmediato, al que nos encaminan, como la columna de fuego de la tradición cristiana, las solemnes palabras del testamento de Isabel la Católica: E ruego é mando á la Princesa mi hija é al Príncipe su marido, que como católicos príncipes, tengan mucho cuidado de las cosas de la honra de Dios, é de su santa fe... *é que no cesen de la conquista de Africa* é de puñar por la fe contra los infieles (1)?

Lo mismo en lo que se refiere á estos órdenes de ideas, que en los más directamente relacionados con el ejercicio de la profesión del autor y las aptitudes peculiares de ella, hay tal fuerza de lógica, tan clara conciencia de la realidad y convicción tan sugestiva en las consideraciones y los juicios del inteligente Profesor de la Escuela Naval, que—por mucho que las preocupaciones en vigor lo resistan—no pueden menos de ser parte á extender, entre las clases de alguna cultura literaria, el convencimiento de la necesidad en que todavía estamos de crear Marina, para defender nuestras costas y empezar á abrir los caminos de nuestra futura grandeza.

Pues no porque, reducidos por el ignominioso tratado de París á los límites del territorio peninsular y sus islas inmediatas, hayamos descendido de nuestra categoría de potencia de segundo orden, en el concierto internacional, hay razón para que las puertas del porvenir se nos cierren y toda esperanza de resurrección nos abandone.

Mucho, infinitamente mayor distancia que de la España de María Luisa y de Godoy á la España vencida

(1) MARIANA, *Historia de España,* edición de Monfort, Valencia, 1796, Apéndices al tomo IX, pág. 14.

y desgarrada en Manila y Santiago de Cuba, hay de la Francia de principios del siglo XIX á la Francia abandonada y herida de muerte por el rayo de la invasión triunfante, en las tristes postrimerías del segundo Imperio: antes que ella,—sin descender de tan elevada altura,—Italia sucumbió también, ante sus competidores y rivales, víctima de la apatía y la impericia, en las aguas del Adriático (1); y Austria perdió, á su vez, además de sus dominios del Milanesado y el Veneto, el protectorado y la hegemonía germánica, que le arrebataron los herederos y sucesores de los antiguos margraves de Brandeburgo; sin que las pérdidas y las humillaciones sufridas por una y otras se tradugeran por la señal del eclipse definitivo de su grandeza y disputada influencia en el régimen político del continente.

¿Hemos de ser, pues, nosotros, los únicos indefectiblemente condenados, en circunstancias análogas, á eterna nulidad y perdurable decadencia?

No, seguramente.

España,—como dijo muy bien el mayor de nuestros modernos estadistas, y no obstante sus últimos y colosales desastres,—puede ser todavía una gran nación continental y marítima, uniéndose pacífica y legalmente con Portugal, su hermana, comprando ó conquistando á Gibraltar, tarde ó temprano, y extendiéndose por la vecina costa de Africa (2).

Tardaremos, tal vez, en penetrarnos de cuales son y deben ser, bajo este punto de vista, el rumbo que la realidad nos impone, en las circunstancias presentes, y los medios de que debemos valernos para recuperar

(1) E universale l'opinione,—dice Felice Venosta,—che il Persano abbia perduta la battaglia di Lissa per mancanza di ogni piú volgare sapienza. *Custoza e Lissa*, Milano, 1866.

(2) CÁNOVAS DEL CASTILLO, *Historia de la decadencia de España*.

nuestra importancia y representación perdidas, en el concierto europeo; mas no es lícito, ni natural, ni probable que España olvide para siempre su compromiso histórico, y limitada dentro de sus actuales fronteras, se adormezca entregada á la candorosa esperanza de perseverar en perpetua neutralidad, no garantida por la fuerza, ante las contingencias de los graves conflictos próximos á desarrollarse á la entrada del Estrecho y en la cuenca occidental del Mediterráneo.

Las palabras del *Navy and Army*, traducidas por el Sr. Andújar, no admiten réplica, ni es posible que verdad tan clara y manifiesta tarde mucho tiempo en hallar eco en el círculo de los que pueden y deben prestar oido atento á los menores anuncios de lo que estamos en el caso de temer ó esperar nosotros de la conflagración que amenaza el porvenir de la mayoría de las naciones de Europa: Opinan algunos que, aunque acaso España podría vivir sin Ejército, no puede dispensarse de la protección de una escuadra; y nada más positivo, por cuanto que, abierta como lo está, á dos mares, con una frontera natural al Norte, su destino es ser víctima de la próxima gran guerra naval, si de aquel elemento de protección prescinde...

Seguramente llegará, pues, el momento en que nos avergoncemos de nuestra actual ceguera y volvamos por nuestras ilustres memorias, triunfando de las imposiciones de la política de partido y los desmayos de nuestra presente decadencia; porque el suicidio individual se concibe, como efecto de una subversión monstruosa del sentido moral en el hombre; pero el suicidio de las naciones es incomprensible.

España ha tenido y tiene — por otra parte— motivos de sobra para estar persuadida del error en que ha incurrido, renunciando á la posesión de una Marina digna de este nombre, ante la consideración de los sacri-

ficios y los desembolsos que exige y que como, dirigiéndonos á nuestro propio país, ya hemos dicho, con fácil predicción, veinticinco años antes del desastre nacional, —y ninguna ocasión mejor para repetirlo,—*pueden eludirse por más ó menos tiempo, hasta que llega un día en que se paga su rédito con la vergüenza y el oprobio de la patria...*

Por consiguiente, no es vana ilusión del amor que le profesamos, esperar que más ó menos tarde se recobre de su funesto extravío, á impulso de nuevos y vigorosos estímulos de dignidad nacional ó extraordinario interés en la amplitud de nuestras relaciones con los demás países civilizados del globo.

Y mientras tanto, felices los que,—como el Sr. Andújar,—puedan abrigar la satisfacción de haber coadyuvado, con la eficacia de voluntad que no es posible dejar de reconocerle, á modificar el estado actual de la opinión pública en España, respecto á la Marina, que amenaza de muerte el porvenir de la antigua y gloriosa señora de ambos mundos.

LEANDRO DE SARALEGUI Y MEDINA

Ferrol, Mayo de 1901.

PATRIA Y «SEA POWER»

I

ANTES de entrar en el estudio y desarrollo de la materia comprendida en el epígrafe de este artículo, preguntémonos ¿qué es «sea power?» ¿Qué significa en dicción castellana esta maravillosa frase inglesa «sea power?» ¿Es traducible al hermoso idioma patrio? ¿Es trazo ó característica esencia de la civilización moderna? ¿Es idea, agente histórico, cuya concepción por el hombre es limitada y progresiva como esencia que se desenvuelve y agranda en el espacio y en el tiempo?

Antes de contestar á estas preguntas que encierran todo el problema de estas páginas, digamos resueltamente que, sea lo que sea «sea power», si no tiene para el idioma nacional traducción exacta, ni esperanzas de tenerla; si su significado no hace vibrar fibra alguna en la conciencia nacional; si define un sentimiento ó un poder inaccesible á la patria y á la raza; si fuimos, somos y seremos impotentes para su comprensión y dominio, digamos resueltamente, que, sea lo que sea, no existe el «sea power». Porque, en efecto, todo es ficción engañosa, todo es mentira, si no existe nacionalmente en el presente ó en el porvenir. No hay verdades fuera de la patria; no hay horizontes fuera de la patria; no hay

arte, no hay ciencia, no hay moral fuera de la patria; nada existe, todo es mentira si no encarna en la patria y en la raza.

Bien se me alcanza que un mundo de protestas y objeciones rebosantes de erudición y saber pueden levantarse con pretensión de derribar estas afirmaciones. Un individuo afirma su existencia mediante sus actos, por sus movimientos físicos y por sus movimientos espirituales provocados por sensaciones externas ó por el recuerdo de estas sensaciones. Un individuo es una voluntad y una conciencia formadas, iluminadas y dirigidas por las ideas que el estudio y la experiencia depositaron en él. Fuera de él, lo que ignora, lo que no sabe, no tiene para él existencia positiva, y si para manifestarse necesita de esos impulsos extraños, de esos conocimientos que le son ajenos, desfallece y muere. Es mecanismo sin fuerza motriz, máquina de vapor sin vapor, equilibrio estático presto á destruirse, y no equilibrio dinámico que se perpetúa, se transforma, evoluciona y vive. Existe la patria mientras afirma su existencia internacional. Fuera de ella no existe nada con existencia positiva; y si para manifestarse necesita de impulsos extraños, de conocimientos que le son ajenos, que no los hace suyos, que no los nacionaliza, integrándolos en su conciencia, desfallece y muere. Sucumbe porque no es ya factor de vida y de progreso. Y como sin patria no hay individuo, por eso reitero que fuera de ella no hay nada, que sólo es verdad lo que en la conciencia nacional tiene vida propia, potencial ó actual, latente ó en manifestación. Si algo se concibe que no forme parte de la conciencia nacional en cualquiera de estas dos formas de la energía, es lo mismo, exactamente lo mismo que si no se concibiera, porque toda concepción, toda idea sirve y es útil en cuanto tiene finalidad nacional y progreso patrio.

Tal ocurre con el «sea power». Si los elementos que le integran y constituyen de múltiple carácter, inmensamente complejos, no existieran virtual ó actualmente, en el patrio suelo los de calidad material, ni en la raza los de calidad étnica ó psicológica, no sería jamás para nosotros una realidad el «sea power»; y si esta realidad nos fuere necesaria para la existencia nacional, no pudiendo poseerla el porvenir más ó menos remoto, sería la muerte.

Antes de entrar en su estudio, trataremos de definirle.



Traducido literalmente, «sea power» quiere decir *poder del mar*; y ocurre preguntar: ¿el mar tiene poder? Sí. Dicen los que entienden de estas cosas que es una especie de volante que funciona en cuanto á la vida del planeta, de manera parecida á como el volante de una máquina interviene en el movimiento de sus piezas, regularizándole; haciendo menos brusca la transmisión entre ellas de la energía, y procurando que todas dén la plenitud de rendimiento. El mar, según los señores aludidos, regulariza, pues, la vida, transportando la energía exuberante de unas regiones á otras necesitadas de este socorro. Es, como toda corriente, un nivelador de potenciales; y es, además, agente generoso, de gran empuje social, porque alivia al necesitado con la riqueza supérflua del poderoso. Para tésis tan extraña *sacan* argumentos muy respetables de todo linaje de ciencias, y desde el rayo de sol que nos manda el astro hasta la evolución de una molécula en cualquier circuito atlántico, y aquel otro en que la molécula se evapora, forma la nube, cae en la cumbre y rueda por la pendiente al

mar, y otras muchas cosas acaso más raras y caprichosas, apenas hay nada que se sustraiga á la finura de su perspicacia investigadora para demostrar que el mar es un volante, es decir, un receptáculo de energía que tiene la misión de distribuirla, regularizándola equitativamente, del mejor modo posible, pues como es sabido no hay regulación perfecta, y la del mar claudica como todas.

A ser cierto lo que estos señores imaginan, consiste en esto y nada más que en esto, el poder del mar, y bien claro se vé, que no es este poder el «sea power» á que nos referimos.

*
* *

No es tampoco poder naval ó poder marítimo, al menos, mientras estas expresiones conserven su significado histórico. Tradicionalmente, estas locuciones han representado en la historia patria la fuerza militar en la mar, las Escuadras de combate en los tres grandes períodos en que la fuerza naval se ostenta diferenciada en materiales de construcción y medios propulsivos: remo, vela, vapor.

Y si para nosotros, en contacto siempre y familiarizados con la idea del «sea power», es fácil abarcar toda la extensión de su espíritu, no sucede lo mismo con el pensamiento colectivo que no puede despojar fácilmente aquellas palabras del sentido tradicional é histórico con que le fueron familiares y conocidas.

Esa comprensión de una idea no completamente diferente de la que tiene su raiz en el pasado, pero muchísimo más ámplia y compleja, de la cual, el sentido tradicional no es más que un aspecto parcial, requiere del pensamiento colectivo un esfuerzo, algo á modo de intuición de cosa nueva que viene á integrarse en la

conciencia de la colectividad, cuando mucho antes estaba ya especificada y concreta en organismos profesionales, por virtud ó necesidad de profesión, ó en inteligencias superiores nutridas de estudio y conocimiento, á causa de la amplitud de horizonte que la elevación científica sobre el nivel común concede á los nobles espíritus amantes y capaces del trabajo intelectual. Van en el puente, las masas van debajo, y las farolas de la derrota aparecen antes á sus ojos avisores. Tracemos la línea, la diferencia de nivel entre Sánchez Toca cuando escribió su hermoso libro (cuyo mérito se agranda á medida que el tiempo pasa) y las ideas corrientes entonces, y corrientes hoy, aunque no tanto, en asuntos de materia naval, y si hay tablas que nos den en la moral la depresión que las de Mendoza nos dan para los ángulos de altura, háganme ustedes el favor de buscarla.

No es, pues, «sea power» poder naval ó poder marítimo, porque el verdadero, el genuíno concepto de esta expresión no ha despertado todavía en la conciencia patria.

Para hacerse cargo de la dificultad inmensa que la adquisición de una verdad más ó menos abstracta, de enunciado más ó menos abstracto, aunque, como ocurre con todas las verdades, tenga su raiz y nacimiento en elementos concretos de existencia positiva, basta recordar el trabajo enorme que el propio esfuerzo consumió en comprender, adquirir y conquistar, integrándolo en el propio conocimiento, cualquier teorema difícil, cualquier postulado científico, cualquiera, en fin, de esas hermosas generalizaciones que abarcan en una fórmula de frase compendiosa y rápida, una infinitud de hechos dispersos, de realidades particulares é inconexas que un esfuerzo de la inteligencia encadenó y trabó, engarzándolos en una ley suprema de enunciado breve y luminoso. Pues bien, una colectividad, y más si es muy

extensa, como lo es la colectividad nacional, debe de ser mucho más rebelde, tanto más inerte cuanto mayor es su masa para moverse en dirección determinada y adquirir la verdad, que si fué conquistada con esfuerzo penoso por la labor individual, se agiganta en proporción de difícil medida en la labor colectiva, social ó nacional.

De estas generalizaciones creo sinceramente que hay muy pocas comparables con el «sea power». Para demostrarlo, basta abrir el Mahan y leer su primer portentoso capítulo. Es, á la vez, una síntesis y un análisis del «sea power». Para exponerlo, tuvo el insigne escritor que recorrer la historia, recoger hechos navales de variadísima índole, hechos de estrategia, hechos de táctica, hechos comerciales é industriales, fenómenos políticos, étnicos y sociales; y después del maravilloso recorrido, de la trascendente trayectoria, lanza aquellas magníficas páginas, síntesis y análisis del «sea power», más análisis que síntesis, con tal vigor, con tan profunda verdad, que sus ideas recorren el mundo en breve tiempo, y en todas partes surgen émulos que, desde sus puntos de vista ó de otros no muy diferentes, estudian el mismo fenómeno. Callwell, Colomb, Manfroni. Sánchez Toca, Bonamico, unos con criterio esencialmente histórico, otros con criterio esencialmente técnico, responden con vibraciones propias y nacionales á la vibración mahaniana. Todos, en forma más ó menos distinta, con horizonte más ó menos particular, concuerdan y nos dicen, entre muchas verdades, que el concepto del «sea power» es de muy difícil adquisición, porque si no lo fuera, no ocurriera, como ocurre, que su maravilloso poder se haya ocultado casi siempre no sólo á las intuiciones colectivas, sino á la mirada escrutadora de los más egregios historiadores. Me atrevo á citar un ejemplo patente de esto. Macaulay es un insigne historiador, su

nación la del «sea power»; pues bien, en sus páginas no concede á la perspectiva naval de su patria la importancia que otros historiadores de ínfima pequeñez con él comparados, nos han demostrado después.

En las guerras napoleónicas apenas queda nada por investigar, ni siquiera la impotencia naval que derribó al coloso; pero esto lo sabemos porque historiadores navales lo han puesto en luz, no porque las historias generales nos lo hayan dicho en sus alusiones á los combates de la época. Hoy sabemos, por ejemplo, que la famosa base de operaciones de Torres-Vedras de Welington, punto de apoyo de la fuerza que lanzó más allá del Pirineo á los Ejércitos franceses, hubiera sido tan eficaz como la carabina de Ambrosio, si detrás de aquellas Torres-Vedras no hubieran existido los navíos ingleses dominando el mar en todo el perímetro europeo, y haciendo fácil y seguro el vituallamiento de los Ejércitos aliados que tenían por base principal de operaciones las mismas islas británicas, al lado de la cual eran las demás, en el real concepto estratégico, nada más, por potentes que fueran, que modestas bases secundarias enlazadas con aquella infinitamente más potente, no por una línea de comunicación, sino por la inmensa superficie acuosa que, con ser tan grande, no era para Inglaterra y sus nacionales combatientes en el continente más que una superficie estratégica de comunicación de imposible interrupción porque no había enemigo que lo impidiera, para el transporte del poderío inglés al punto del continente ó de las Indias que fuera necesario socorrer. Jamás nadie volverá á encontrarse en tan soberbia posición estratégica como Napoleón en Francia, en el centro de una línea de costa que casi recorría todo el litoral europeo para recoger todas las fuerzas navales de tan desmesurada extensión y lanzarlas en núcleo contra las fuerzas

inglesas, obteniendo, mediante la derrota de éstas, el dominio del mar que le era absolutamente necesario para que fuere posible su sueño de atravesar el Canal de la Mancha con un ejército invasor y herir á su enemigo en su propio corazón. Asombra la lectura de los inmensos preparativos realizados por aquel genio de la guerra para conseguir aquel propósito. Todo lo hizo mal, sin embargo; no comprendía la mar: y Nelson, tan grande en ésta como él lo era en tierra, batió sus Escuadras debilitadas por el desacierto de sus disposiciones. ¡Qué cosa tan deleznable la tan manoseada unidad de mando cuando pretende aplicarse á organismos tan diferentes, á fuerzas tan hetereogéneas como las navales y las terrestres!

No quiero aludir á nuestras desgracias nacionales recientes, que no son otra cosa que un eslabón más de la cadena de nuestra decadencia marítima, como son otro eslabón más de las que puedan acaecer en el porvenir, si Dios no pone enmienda, las infinitas tonterías que á diario nos hieren algo más que los oídos, que á diario perturban el alma de esta noble corporación de historia augusta, que fué en tiempos muy remotos el brazo más vigoroso de la patria, como lo será mañana si algún día de la entraña potente de la raza surge la fuerza que escale el porvenir con mano airada.

No ven las gentes aludidas más que el lado pequeño, las menudencias del acontecimiento desgraciado, sobre las cuales construyen el edificio de sus majaderías. No comprenden, no han visto claro que ir á batir navalmente (y de otro modo era algo más que un sueño extravagante, algo que no quiero calificar, el pensarlo siquiera) á los Estados Unidos, era empresa mucho más absurda que la de Napoleón invadiendo á Rusia. Era la nuestra una guerra de *invasión naval* á mares y costas de dominio incontrastable del enemigo; era lanzar

á cientos de leguas, surcando el mar, á una fuerza naval invasora, dejándola encerrada dentro de un ámbito infinitamente pequeño (el del puerto de su alojamiento) en medio de una inmensa superficie estratégica de comunicación, patrimonio incontestable del enemigo beligerante. ¿Qué había de pasar? ¡Lo que pasó! Porque era irremediable. Capitularon Ejércitos por la misma razón militar; porque la fuerza, en cualquier forma, sin apoyo es mero fantasma imaginativo, algo que no tiene realidad, como no la tiene en mecánica la fuerza sino hay punto de apoyo que reaccione é impulse. Y militarmente y moralmente el punto de apoyo ó base de operaciones eficaz y principal de la fuerza agresora es siempre la patria, y el vehículo de su transmisión la línea de comunicación estratégica firmemente asegurada.

Podían repetirse hasta el infinito los ejemplos, pero no paso adelante sin citar el que se ofrece actualmente á nuestros ojos.

Una fuerza heróica, pero pequeña, la de los boers, está en contacto con una fuerza muy grande, la de Inglaterra, aunque debilitada por la caída de potencial militar que un circuíto extenso de comunicación trae consigo. Este circuíto arranca en Inglaterra y muere en el Transwaal. Inglaterra y la pequeña y heróica nacionalidad son los terminales de línea de comunicación debilitante de la fuerza inglesa; pero, aunque debilitante, es de inquebrantable dominio para las naves inglesas con las cuales no hay nadie en Europa que se atreva con más armas que la lengua y que la pluma, que fueron siempre inofensivas. Una corriente inmensa de simpatía circula por el mundo en pro de los heróicos boers. Se dice vulgarmente que las naciones continentales son egoistas porque no intervienen. Se escriben cosas primorosas sobre la cuestión eterna de la fuerza y el derecho. Se culpa á las naciones, por cierto género de escribidores,

de detener por egoismo, el progreso civilizador hacia un ideal de paz donde sólo impere la justicia. Las mismas multitudes se agitan conmovidas ante el venerable y anciano Presidente. Bien, ¿y qué? No intervienen porque no pueden; porque para intervenir es necesario dominar el mar, y para dominar el mar, batir á Inglaterra en el mar. A la primera gran derrota de sus Escuadras se hunde el coloso quizás para surgir de nuevo, porque es gigante su vigor y muy hermosa y grande su historia... pero no hay otro medio que ese que no está actualmente en manos de las potencias europeas.

Por eso no intervienen, por eso siempre que lo pretendieron en luchas antiguas fueron derrotadas; por eso rodó nuestro bienestar nacional por la pendiente de su decadencia; por eso, en fin, Inglaterra, la gran nación afortunada, de potente patriotismo, con su fuerza naval maravillosa, alejó de su cabeza todas las conjuras europeas y todas las coaliciones internacionales fraguadas contra su existencia y poder.

***

Volvamos al punto de partida ¿Qué es «sea power?»

Digámoslo de una vez si acertamos con la frase. «Sea power» no es *poder del mar*, porque esta traducción implica transferir á la última frase un espíritu de que carecen las palabras. No es *poder naval*, no es *poder marítimo*, porque tradicionalmente, por asociación tradicional de ideas y de imágenes, poder naval es para nosotros Escuadras de combate, que no son más que un aspecto parcial del «sea power». «Sea power» no es nada de eso.

«Sea power» es la vitalidad expansiva de una nacionalidad marítima».

«Sea power» es la plenitud del fenómeno de la vida nacional en sus relaciones externas y de cambio con las demás nacionalidades.

«Sea power» es la plenitud de la personalidad nacional en sus relaciones con el resto del mundo.

«Sea power» es ciencia nacional que crea industria, industria que crea comercio, comercio que manda productos nacionales á otras regiones, y recoge productos de otras regiones para valorarlos y realzarlos con el trabajo de la colectividad nacional.

«Sea power» es leyes sábias que amplifican la personalidad individual, que despiertan y agrandan la personalidad individual, despertando y agrandando la colectiva.

El «sea power» es grande y es pequeño, porque «sea power» es la totalidad del fenómeno de la vida nacional en su manifestación externa, y esta vida puede estar en la cumbre de su intensidad como en Inglaterra, ó en el accidente, accidente nada más, de una decadencia ó parálisis transitoria como en España; y digo transitoria porque la patria es eterna. Cuidar del «sea power», crear el «sea power» es preservar la vida nacional y amplificarla.

¿Pero la vida no es fuerza? ¡Ya lo creo! Por eso digo que la fuerza naval es un aspecto parcial del «sea power», una de sus manifestaciones, la garantía de la vida nacional en forma de fuerza ofensiva ó defensiva, según que la vitalidad nacional sea esencialmente expansiva por el desbordamiento de su vigor, ó de recogimiento accidental en espera de mejores días y mayor crecimiento.

***

Este aspecto parcial del «sea power» no es, desde el punto de vista adoptado, sino la garantía de la existencia

de aquél, el brazo nacional protegiendo la vida nacional, el arma que empuñan las manos de la patria impulsadas por el corazón de la misma, para preservar y garantir la circulación de su vida externa en sus contactos y conflictos y resistencias con los movimientos externos de otras vidas nacionales. Leyes consuetudinarias, leyes escritas, leyes morales protegen internamente la vida individual, las personas jurídicas, las personas sociales; y, sin embargo, para su acción y libre desenvolvimiento existe la fuerza como garantía de aquellas regulaciones bajo la forma de Gobiernos que no fueran ciertamente necesarios, si no fuera su fin la amplificación del individuo, la amplificación del hombre, coartando con la fuerza los intereses y fuerzas que á aquella finalidad suprema se opongan. Existe la fuerza al lado de la ley en el orden interno de las naciones, y no quieren, sin embargo, los... necios de las teorías de la paz afirmar la existencia nacional y protegerla por el único procedimiento posible: la fuerza naval militar que no tiene, ni puede tener otra misión. No comprenden que la vida es actividad externa, proyección externa de la interior actividad orgánica ó social, revelándose por la labor industrial irradiada por corrientes comerciales á lugares y espacios exteriores á los linderos de la patria. No ven claro que esta vida, que este «sea power» se suprime con un bloqueo de las costas nacionales por fuerzas beligerantes enemigas. No vislumbran que una *nación bloqueada es una pobre nación vencida*, es una patria arrollada, ultrajada y desgarrada por los proyectiles de las fuerzas enemigas, bloqueando y bombardeando los puertos litorales, matando la vida periférica para, por contra-golpe y reacción, retener en colapso insostenible de muerte la vida interna del propio corazón nacional. No alcanzan, por último, á comprender, acaso porque no quieren contemplar la realidad histórica y la realidad

actual, lo que un ilustre hombre público español dijo no ha mucho tiempo: que las venturas nacionales unen y que las desgracias separan y fraccionan, dando, según mi juicio, á entender que, perturbada ó quebrantada la conciencia nacional en el ritmo de su vida por el sufrimiento de los desastres, tienden á desintegrarse y dispersarse los elementos que la forman, destruyendo su unidad y enlace armoniosos. Así, en todo, ocurre con la vida. Cuando se vá, cuando huye, no quedan más que moléculas que se dispersan y que son pura materia. Y hay algo más horrible que colonias que se pierden. No creo que exista, no sueño que exista causa más destructora, de más mortífero efecto para una conciencia nacional debilitada y enferma, que esa retención de su vida por un bloqueo comercial de Escuadras enemigas y un ultraje permanente de sus costas bombardeadas.

Ya sé que mil frases elocuentes sacadas de los archivos polvorientos de nuestro lenguaje pueden pronunciarse contra estas afirmaciones. No es extraño. Rutina es una forma de inercia en las ideas, una resistencia del pensar antiguo contra las impulsiones del pensar moderno, y hace poco tiempo rutinas é inercias fueron parte no pequeña de nuestras desventuras.



Hay que salir al encuentro de todas las ideas vulgarísimas que, con serlo tanto, no dejan de influir por el efecto agobiante de su masa en las convicciones del propio espíritu.

Encarecen tanto la pobreza de los recursos nacionales, que casi casi si «sea power» no es otra cosa que la definición antes presentada, no existe en España fenómeno de vida colectiva, y es, por tanto, innecesario que mantenga y proteja su existencia.

La patria es un hecho real; reside en el espíritu y en el corazón; es imágen externa y sentimiento del alma. Se vive en ella, y en el propio ser repercuten las pulsaciones de su existencia.

Descender á razonamientos materiales cuando una espiritualidad potente palpita en el fuero militar es cosa impropia de militares, y sin embargo, nada más fácil contestarles.

Se miden las fuerzas por sus resultados materiales, por realidades de movimiento y de trabajo; se miden las ideas por realidades de movimiento y trabajo social: también se mide, aunque muy pobre y parcialmente, la intensidad de la vida nacional, el «sea power» en sus resultados y efectos materiales. Graduemos lo que acusa la balanza comercial: la naval y la terrestre.

Veamos de ésta el trabajo nacional que cruza el Pirineo, yendo á Europa por ferrocarril, y el trabajo extranjero que la vía terrestre nos devuelve. Hagamos igual cómputo para lo que al mar lanzamos y lo que del mar recogemos; y aunque yo no lo he visto ni puedo graduarlo, ni quiero graduarlo, porque es ajeno á mi dominio y profesión, pongo cualquier cosa á que hay una desproporción formidable entre los resultados del balance naval y del terrestre á favor del primero. Sumemos al primero la corriente de cabotaje, las masas comerciales que viajan entre los puntos del perímetro peninsular, facilitando la vida de esta hermosa unidad geográfica que es nuestra nación. Valoremos las corrientes de endósmosis y esósmosis en unidades monetarias, y el resultado de las dos, la suma de ambas, porque, aunque contrarias, su agregado mide la intensidad ó velocidad del movimiento, es el «sea power» nacional, la vida que hay que proteger.

¿Pero nada más que ésto es nuestro «sea power»? No, hay mucho más.

Esa es vida *actual*, trabajo realizado, riqueza que marcha. Para medir el «sea power» en su totalidad sería preciso apreciar también toda la energía potencial acumulada en nuestro subsuelo, nuestras minas de carbón, hierro y demás metales y todas las demás riquezas inexplotadas, que son *actualidades* del porvenir.

*
* *

No creo necesario diluir más las ideas de lo que llevo expuesto, que no aportaría mayor claridad á la cuestión. *O se vé* el «sea power» ó no se vé.

De las dos cláusulas de esta disyuntiva surgen dos estrategias diferentes. De la segunda una estrategia de muerte. De la primera una estrategia fecunda y viva. Supone aquélla la postración nacional, el declive de nuestro desastre, el descenso de máxima pendiente, sin fondo, sin punto mínimo en su curva. Indica la segunda, por lo menos, una vigorosa reacción del espíritu que, sintiéndose fuerte, se dispone á nuevas luchas y á grandes esfuerzos en pro de una verdadera regeneración nacional. Mira una de ellas exclusivamente, por la limitación de su horizonte, á la defensa de costas; y entiende por tal la defensa de los territorios nacionales, peninsulares é insulares, acumulando en ellos cañones y torpedos.

Esta estrategia es genuinamente terrestre, con lo cual quiero decir que ningún Oficial de Marina, ni militar inteligente la patrocina. Es, por lo demás, evidente, que tal estrategia sólo puede ser privativa de aquellos cuya visión distinta intelectual no pasa de la corta ó larga extensión de sus narices. Confunden la tierra nacional con la vida nacional; la estructura y osamenta con el nervio y con la vida. No vén que puertos y ríos

son conductores, desagües de riqueza, expansiones patrias. Creen, por el contrario, que son asideros, puntos débiles de fácil acceso al enemigo. No comprenden que la costa es sección por donde fluye al exterior la vida nacional. En la costa no ven más que peñas y terruño patrio, y, naturalmente presente, están á defenderla, amontonando cañones y torpedos.

Pues bien, dejemos á un lado la imposibilidad absoluta del procedimiento. Si toda la costa se convierte en cañones, y cada molécula del primer cordón acuoso que besa las peñas patrias se transforma en un torpedo, estará inexpugnablemente defendida la integridad del territorio, pero la vida nacional estará muerta.

* * *

Otra escuela muy equivocada, profundamente equivocada en mi concepto, comprende el «sea power», aunque no en su plenitud. Se acerca, pero no llega á la segunda estrategia anteriormente aludida. Sabe que una Escuadra por el sólo hecho de su poder domina una costa entera, ataca donde quiere, bombardea donde le place, desembarca fuerzas invasoras donde no la espera el Ejército nacional, que no tiene el don de ubicuidad para estar en presencia en todas partes. Sabe más, sabe, porque la Historia se lo demuestra, que las fuerzas invasoras tienen una base colosal de operaciones en la Escuadra que las apoya, y no ignora, á mayor abundamiento, que el dominio táctico del lugar del desembarco es muy fácilmente lograble con los medios actuales.

A esto limita esta escuela su problema. No ha visto, ó no le importa, porque no entiende su magnitud, la trascendencia vital de todo el flujo comercial retenido y estancado. Cree que la vida moderna es como la vida

antigua. No concibe que si antes, aun en España, todo era vida estática, hoy es todo vida dinámica.

Limitado su problema á los términos expuestos lo resuelve de plano, y dice: *á Escuadras opongo torpederos.* Si aquellas dominan el mar con su fuerza imponente, y dominándolo, todo el mar es superficie de comunicación, área logística, disputo ese dominio con mis torpederos.

Salta á la vista el fundamento falsísimo de tal proceder. El torpedero carece de cualidades náuticas, ó son sencillamente mínimas. Carece de la facultad de permanencia en la mar *(sea-keeping quality)*, y el conjunto de ambas es la facultad estratégica del dominio del mar. Si esto no lo dijere el buen sentido, la historia naval entera está para demostrárnoslo.

Esta escuela, completamente ciega, lleva su extravío inconcebible, cual si desconociera la historia, hasta tomar la ofensiva. ¿Saben ustedes cómo? Con cruceros veloces, no para atacar al verdadero enemigo, sino á sus derrotas comerciales, cual si sus cruceros pudieran cruzar el mar á su antojo burlando sus iguales enemigos, y esquivando cuando les plazca todo encuentro, permaneciendo en la mar indefinidamente. Esta escuela no calcula, sino sueña. Menosprecia el número y la medida. A sus cruceros les llama cruceros *velocísimos*, y no nos dice cual sea su velocidad *velocísima* que les permite burlar todo buque enemigo, ni la manera de obtenerla, ni la manera de mantenerla, ni lo que cuesta en unidades de trabajo el combustible que se agota según la ley inevitable del consumo. Es una escuela que tiene muy claro concepto del *espacio recorrido,* metafísica de la velocidad y de la fuerza táctica transportada; y con metafísicas resuelve los problemas navales, que son, antes que nada, masas imponentes que se embisten y destruyen. Como soñadora es esencialmente artística, y movidas sus plumas por astro vigoroso, describen batallas de torpederos contra

2

acorazados, que son á la realidad naval, lo que las novelas de Julio Verne á la verdadera ciencia, lo que las hazañas de Rocambole á la literatura galdosiana. Es, en fin, una escuela llena de inspiraciones bizarras que lindan con la quimera imaginativa.

Nació en Francia. No sé lo que pasará en la gran nación latina. Sospecho que en todos los órdenes de la actividad pretenden una hegemonía intelectual que, si algún día mantuvo, es hoy de posesión imposible, y ese afán inspira á sus oficiales de Marina (á los representantes de esta escuela) muy nobles anhelos de luchar en el mar en duelo singular con Inglaterra. Resulta de este anhelo ferviente un fenómeno curioso, más corriente y vulgar de lo que á primera vista parece. Subvierten la perspectiva sencilla del problema que no es otra que la de adquirir fuerzas igualmente potentes que las inglesas, y sueñan con la adquisición de armas distintas de imposible creación científica. También entre nosotros, ante el imposible de luchar con los Estados Unidos (imposibilidad intuitiva de la inmensa mayoría de los españoles) había algunos que soñaron otro imposible infinitamente mayor: invadir la nación americana.

Yo no sé cómo el ilustre González Serrano explicaría este fenómeno de óptica moral, de espejismo moral, que oculta una realidad insuperable y la suplanta por un sueño.

Excusado es decir que esta especie de *estetismo naval* vá de vencida en todas partes. Lució y pasó como cosa efímera, brillante y fugitiva. Sin embargo, necesario es tributarle honor. Se ha ponderado tanto, evaluado tanto cada elemento de defensa de costas, que quitándole todas sus quimeras, ha dejado tras sí mucho de bueno. Justa recompensa de tan noble y generoso esfuerzo.



¿Cuál es la tercera escuela, la de la verdad, la de la grande estrategia? Es escuela de síntesis, tradicional y progresiva. Se apoya en el pasado y recoge el porvenir. Es á la vez de integración y diferenciación. Sintetiza y analiza. No menosprecia ningún arma, pero dá á cada cual el valor que le corresponde. Su principio fundamental, el de todas las estrategias, batir al enemigo: en lo terrestre el Ejército contrario: en lo naval á la flota beligerante. Principio es este nunca controvertido desde los tiempos más remotos hasta nuestros días. Principio fecundísimo aplicable á todo esfuerzo y actividad que ordena herir la dificultad en su entraña, allí donde únicamente existe. En el poderoso prescribe la ofensiva; en el débil la defensiva presta á ofender también. En el grande, ofensa potente; en el pequeño defensa potente, de espíritu agresivo, dispuesto á manifestarse por reacción violenta, en cuanto la ofensa por error ó gasto se debilite.

Y esta defensiva es sencillamente una Escuadra apoyada en una costa guarnecida de los puertos militares estratégicamente situados con relación á ella.

Toda la defensa, según esta teoría de comprobación experimental en la Historia, radica en la Escuadra, que es á su vez defendida y protegida por sus puntos de apoyo.

Mientras la flota de defensa exista y sea capaz de reaccionar y agredir, mientras sea *the fleet in being,* definida por Torrington hace tres siglos, no será el enemigo dueño del mar, porque *the fleet in being* la Escuadra de defensa estará siempre dispuesta á impedir la libertad de sus operaciones navales. Será el mar no superficie logística de indisputado dominio para el enemigo, porque sobre ella rodará un pensamiento, expresando la posibilidad de su agresión, que perturbará moral y materialmente sus combinaciones y movimientos. No está la Escuadra

en defensa más que en un solo punto de la costa, pero en cualquier instante puede aparecer. Es una energía latente; si rompe el bloqueo puede ser actual. Sucede con ella lo que en otra ocasión he expresado, calificando su actuación moral de radiación estratégica de su poder efectivo.

Parece la idea cosa abstracta sin eficacia positiva, y, sin embargo, como antes dije, es un hecho de comprobación experimental en la Historia. En la guerra de la independencia americana no fué invadida Inglaterra por fuerzas aliadas, aunque dominaron sus Escuadras el canal de la Mancha, por la acción de la Escuadra inglesa de inferior poder recogida en sus puertos. En las guerras navales de Luis XIV el mismo fenómeno. En las guerras napoleónicas el mismo fenómeno. Mientras nuestra noble Escuadrilla de Santiago de Cuba existió no fué vencida la patria. Mientras existía aún acorralada era posible la continuación de la guerra. Cuando fué hundida en el mar por fuerzas imponentemente superiores, España, con estar tan lejos, fué vencida no en las costas españolas sino en la boca de Santiago á muchos cientos de leguas. Y cuando las desgracias irremediables de la patria sacrificaron la noble, la inolvidable Escuadrilla, un ciclón de espanto recorrió todo el litoral peninsular ante la posibilidad nada más de que la Escuadra vencedora hiciera su aparición en aguas europeas. ¡Tan grande, tan inmenso es el poder de una Escuadra ya en la ofensiva, ya en la defensiva!

Se defiende una costa evidentemente con defensas móviles y fijas; pero no es su objeto la defensa de las rocas litorales, sino la de servir de abrigo y protección á la Escuadra de combate; porque las primeras carecen de acción estratégica, de acción de distancia cual una gravitación de la guerra que sólo posee la Escuadra de combate, disputando, mientras resista, el dominio del mar á las fuerzas enemigas.

España, navalmente, es la mejor situación estratégica de todo el contorno europeo. El Estrecho de Gibraltar es el nodo logístico de más importancia en el mundo. Las Baleares constituyen una especie de foco donde se cruzan todas las líneas que unen los puertos militares y bases secundarias de Inglaterra, Francia é Italia en la cuenca occidental del Mediterráneo. El archipiélago canario, intercalado en la corriente comercial del Africa del Sur con el continente, y en la de la América del Sur con el mismo, es también nodo estratégico y comercial. Y si fijamos la atención en nuestras hermosas rías gallegas interceptando estratégicamente la acción de Inglaterra hasta el estrecho, se encoge el corazón pensando que todavía sigue esa infinita vulnerabilidad naval que gravita con pesadumbre agobiadora sobre toda nuestra historia.

¿Cómc se defiende todo esto?

No hay más que un medio que tiene dos fases. Una sóla solución con dos aspectos.

Una Escuadra de combate con acertada elección de sus puntos de apoyo: el mejor, Cádiz.

Una alianza extranjera: la mejor y única Inglaterra.





II

Terminaba el artículo anterior encaminado más que á otra cosa, á definir y á aclarar el concepto del «sea-power» expresando que su consecuencia en la realidad nacional no podía ser otra que la existencia de una Escuadra de combate con la misión de garantir y defender el libre desenvolvimiento de aquél. Decía entonces, y reitero ahora, que el espíritu del «sea-power», su propia esencia, su más íntimo sentido se confunde con el sentimiento ó noción de la patria en términos tales, que cuando el pensamiento se esfuerza en establecer divisorias, pretendiendo diferenciar patria y «sea-power» cual funciones sin entrecruzamientos y con límites propios, *nos duele* la inteligencia sometida á tormento por la labor estéril y penosa de una diferenciación imposible, y quizás también una punzada de dolor ó latido, ó sombra de tristeza se siente ó nos invade no sé en donde.

Y es natural este fenómeno. Si «sea-power» es, ó *debe ser,* la vida nacional, ¿cómo diferenciar patria y «sea-power»? No hay medio humano de realizar esta operación quirúrgica, que consiste en separar lo que por ley del progreso está indestructiblemente unido. «Sea-power», es vida de relación; vida externa, producto del interno vigor, *cambio* de productos, *cambio* de ideas, *cambio*

de ciencias, *cambio* de esfuerzos humanos particularizados en cada nación, y el vehículo de esta agitación, de este hervor de vida siempre creciente, cada vez más fácil y más intenso es el mar. Por eso es «sea-power»; porque el mar, obstáculo insuperable que mantuvo alejados en lo antiguo pueblos y razas, hoy más que nunca, mañana más que hoy, los pone en contacto. Pero al acercarlos, chocan sus intereses, sus instintos, ideales y pasiones, y, naturalmente, combaten. Siempre pasó lo mismo, y por lèy de inducción empírica, siempre, probablemente, pasará. El débil será vencido y el fuerte seguirá su carrera victoriosa.

Delineado el punto de vista en que he procurado mantenerme en los anteriores escritos, entremos ya en materia menos abstracta, pero dejando afirmado con plenitud de convencimiento que únicamente el vigor, la fuerza, labra el progreso y mantiene la integridad nacional; y que la Escuadra de combate, máxima expresión de fuerza y de vigor en las naciones marítimas, porque los mares acarician y bañan sus costas, es el escudo exclusivo de independencia, de estabilidad y crecimiento nacionales, El día que una renuncia definitiva al dominio del mar se haya apoderado de la conciencia patria, negra sombra de muerte y tristeza cubrirá el territorio peninsular, y la nación maravillosa de la Historia no figurará ya en las labores humanas.

Todo lo que sea desorientar el espíritu público de los ideales marítimos, todo lo que contribuya á eclipsar la luminosa verdad de que el porvenir nacional no es otro que su engrandecimiento marítimo, y que á la manifestación de esta grandeza vá unida la fuerza que la fomenta y mantiene, es decir, la Escuadra de combate. Más aún; toda disquisición, parta de donde partiere, que no considere como instrumento principal de independencia patria, de defensa patria, la Escuadra de combate, es cooperar

á esa perturbación de la conciencia colectiva patente actualmente al observador más superficial, que de continuar, sólo puede conducir, con más ó menos rapidez, según la velocidad con que se desenvuelvan los conflictos europeos de que suelen hablar la gente perita y previsora, á mayores disgregaciones y desastres.

Es, no investigación racional, sino ilusión del sentido, soñar con otro linaje de armas de defensa ó combate, que esa de abrumadora realidad que desde hace tres siglos interviene en el proceso de los conflictos internacionales y prepara y determina sus soluciones.

A pesar de lo mucho que he insistido, creo no haber dicho con fidelidad de frase, con exactitud de palabra, lo que al problema en cuyo fondo he pretendido con audacia penetrar, concierne. El «sea-power» crece con el tiempo como las grandes verdades que, no siendo jamás absolutas ni susceptibles de ser contenidas en límites determinados, se agrandan, sin embargo, á medida que el esfuerzo de los hombres permite penetrar progresivamente en su esencia.

Comparad la vida de relación antigua con la vida de relación moderna, la galera con la actual nave de combate, las fuerzas que antes se ponían en juego en las contiendas de los poderes con la espantosa violencia de las actuales que breves instantes de choque arrancan de la realidad la solución y decidme si no es *morir* sustraerse y eludir esa gigantesca labor que crea fuerzas tan potentes.

Si no fuera atrevimiento censurable, arriesgárame á decir que, si es cierto que la misión específica y artística de los Gobiernos consiste parcialmente en ser educadores de la conciencia nacional, aclarando en ella ideales confusos, desvíando sus impulsos hacia el error y sembrando en el medio ambiente social gérmenes cuyo ulterior desarrollo dén poderosos frutos de fuerza

y de impulsos nacionales, ninguna objetividad nos parece tan digna de sus desvelos y funciones, como ésta de preparar y promover el engrandecimiento marítimo de la patria.

Ruego al que lo dudare ó sonría al leer esto, que tenga en cuenta que ese desvelo, esa profunda preocupación, se advierte hoy en todas las grandes y pequeñas potencias del mundo. Todas, todas afirman su vida y ofrecen como garantía de su existencia poderosas flotas de combate, y ninguna de ellas está tan necesitada como la nuestra de esos supremos esfuerzos.

Todo lo que retarde el movimiento ascensional de la patria, no procurando que la aceleración de su vida interior y exterior se ajuste al ritmo vigoroso de fuerza que se advierte en las naciones continentales, entre las cuales descuellan Alemania por la exhuberancia y desbordamiento de su vigor, é Italia por la comprensión del fenómeno naval que patentizan sus Gobiernos creando unidades de combate poderosas, y sus escritores, con la profundidad de sus escritos, es hacer de esta cuña geográfica que parece romper el mar para dominarlo, un peso muerto en la dinámica europea: una masa de grande inercia que si no se mueve por sus propias fuerzas internas, será movida por las ajenas invasoras: que esa es la ley del «sea-power», la ley de todo movimiento permanente é indestructible; primero, bordea el obstáculo, le dá resguardo y le abandona en el remanso, y después lo invade y arrolla cuando tiene carcomido su cimiento.

Viéneme á las mientes una hermosísima imagen de un Teniente de navío francés, de la *jeune école* por más señas, quien, para finalizar una disquisición muy bella, entre cuyas ideas figuraba, si no recuerdo mal, la de que la fuerza es la expresión y fórmula del progreso, decía: *le navire de l'esprit a le cap sur la lumière, et coule les vais*

seaux endormis dans la brume car il gouverne droit dévant lui.

Así es, en efecto; el vencido, echado á pique al espolonazo de la nave del progreso, es decir, del acorazado, se queda con sus teorías extravagantes de derecho y de justicia; mientras protesta, sucumbe, y la fuerza, ¡la fuerza! la Escuadra vencedora sigue eternamente su marcha triunfal.

*
* *

Tienen por objeto las Escuadras de combate, cuando son consideradas como instrumento de defensa nacional, realizar esta misión en los aspectos ó fases que dejé delineados en mi anterior artículo, á saber: defender la vida externa nacional y el territorio patrio.

¡La vida externa nacional!... Es esta una frase que envuelve un concepto amplísimo de difícil desarrollo, y seguramente muy superior á la humildad de mis fuerzas. Sólo desde las cumbres de la ciencia social alcanzada con penosos estudios, entre los cuales es el predominante el conocimiento histórico, puede abarcarse la evolución de una nacionalidad, su pasado y su porvenir, las esperanzas muertas y conquistas gloriosas que quedan atrás y el porvenir que se ofrece al ojo escrutador, completo en sus perspectivas, llanos á recorrer, repechos á subir. Toda esta amplitud abarca la proyección externa de una nacionalidad. La comprensión, la medida de su manifestación actual exige el conocimiento íntimo de la ya lejana, porque solo así puede sentirse y *verse* la palpitación de su desarrollo y evolución en el tiempo. La vida nacional no es su actuación inmediata, sus obras del momento, sino su orientación, su tendencia hacia el porvenir que es en lo que consiste el verdadero espíritu de los actos

humanos. Si para los individuos *vivir por vivir* no merece la pena, con lo cual se significa que el esfuerzo tiene deberes que cumplir, nobles finalidades que realizar, ¿puede una vida nacional apreciarse con criterio distinto, siendo, como es, infinitamente más grande? Si se me ha ido la pluma por este terreno peligrosísimo, no es porque pretenda meterme en sus honduras, que una cosa es el dominio profesional, que en fin de cuentas es poco más que el cuarteo de una rosa, y otra muy diferente tener atisbos de la hermosura de esa otra ciencia que consiste en conocer ó presentir el alma de una nacionalidad, y apreciar en tiempo y espacio todo el fenómeno de su vida.

No, si me he desviado es, porque poseo convicción absoluta de que no basta delinear un cuadro de necesidades nacionales de actualidad y fundar sobre ellas una estrategia de defensa. De poco sirve todo ello si en el cuadro delineado, la estrategia, fundada y hasta llevada á término, no palpita con potente latido un ambiente moral, un espíritu, una fuerza tremenda y colosal, que no son, ni mucho menos, cañones y corazas, sino acaso la voluntad de una nacionalidad que se prepara moral y materialmente á todo género de luchas, segura de su triunfo y de su gloria, que vivirán eternamente en el tiempo á venir.

Pero dando de mano á todas estas cosas que parece no son nada, y son, sin embargo, el todo, creo que la vida externa nacional actual, desde el punto de vista naval-militar, está definida en los siguientes términos, en orden de importancia para un estudio defensivo.

Importancia táctica, comercial y estratégica de su litoral; importancia estratégica de sus archipiélagos en su relación con el litoral nacional, si esta relación ó dependencia son directas, cual ocurre con los nuestros del Mediterráneo y Atlántico; influencia ó valor de conjunto de

lo anterior en la relación internacional; y finalmente, orientación política internacional que deben definir los resultados anteriores.

En la medida de lo posible y á mi alcance, trataré ahora y en sucesivos artículos de estas materias.

*
* *

Importancia ó cualidades tácticas del litoral.

Un lugar determinado de la costa tiene, navalmente considerado, tres aspectos de estudio, á saber: valor táctico, valor comercial y eficiencia para la acción estratégica ó de distancia. Su valor comercial es función de otras variables caracterizadas por su comercio activo ó de exportación, su comercio pasivo ó de importación, que son las principales ó de mayor influjo, y sú situación relativa á las corrientes comerciales que pasan en sus proximidades, de las cuales puede derivarse en lo porvenir una desviación ó fraccionamiento hacia sus aguas, que aumenta su circulación comercial, aumentando la actividad de la región á que pertenece.

Estudiar el mismo lugar tácticamente es determinar su capacidad ó eficiencia para los efectos puramente militares de abrigar una Escuadra nacional, y batirse con ella en caso necesario en las aguas de su boca, rompiendo el bloqueo militar ó hermético de la Escuadra bloqueadora.

Considerado estratégicamente, no hay más aspecto de investigación que el rendimiento ofensivo de la Escuadra nacional radicante en sus aguas para impedir ó perturbar las operaciones ó combinaciones de las fuerzas navales enemigas, derivado de la situación ó paraje costanero, con relación á la línea de comunicación estratégica de aquéllos. Este rendimiento ofensivo se caracteriza, pues, por la facilidad grande ó pequeña de dominar

ó quebrantar la línea de acción enemiga, acumulando en ella las fuerzas necesarias para batir las opuestas cuando sean reconocidamente más débiles. Surgen estas cualidades directamente de una consideración que debe estar siempre presente en el espíritu cuando trabaje ó labore en este linaje de especulaciones, y es, que la estrategia en toda guerra naval ó terrestre consiste en la actuación de dos principios esenciales y predominantes: *dominar y cortar líneas de comunicación, y batirse con fuerzas inferiores, material y moralmente.*

Pero la espléndida guerra naval que afecta muchísimo más que la continental ó terrestre á la vida de las naciones, exige imperiosamente no soslayar, dejándola en penumbra indecisa, el aspecto comercial de las naciones beligerantes; y así, cuando de la potencialidad del dominio estratégico de un lugar de la costa se trate, á la vez de aquellos dos principios fundamentales, debe aparecer en la esfera de la visión mental un tercer factor que se impone con fuerza incontrastable, que consiste en el exámen de la capacidad ofensiva ó de interrupción comercial del enemigo que á los buques de guerra nacionales ofrece su situación ó estacionamiento, como base de operaciones en el puerto estudiado.

Base de operaciones para la acción estratégica puramente militar, y base de operaciones para la ofensiva estratégica comercial, es lo que hay que escudriñar y valorar en este aspecto de la cuestión.

Claro es, que las tres fases mencionadas se integran y funden en función compleja cuando se pondera el valor de conjunto, la acción total del puerto en estudio en las eventualidades variables y posibles de una guerra.

Lo mismo que se estudia un punto de la costa, se estudia la costa entera, todo el perímetro de una nacionalidad en contacto con el mar.

Al hacerlo así, procediendo del detalle al conjunto, del análisis á la síntesis, pueden ó no surgir cualidades generales, rasgos comunes, fisonomía especial de una costa navalmente considerada. Si existe en los tres puntos de vista adoptados ó en cualquiera de ellos una modalidad común á todos ó la mayor parte de los puertos litorales, en ella consistirá la cualidad estratégica ó táctica ó comercial de la costa entera, si á toda ella comprende, ó de uno de sus tramos, si la fisonomía cambia y se fragmenta y divide al atravesar un estrecho y cambiar de mar, ó pasar de un litoral Sur á un litoral Norte.

Como no me ocupo en este ensayo, ó por lo menos no es ocasión ahora de estudiar detalles que, por otra parte, son sobrado conocidos para el público de esta Revista, creo poder afirmar que en lo táctico y comercial la característica predominante de nuestra costa es la de una extrema debilidad.

Examinémosla.

Es extensa, luego es débil. Penetra arrogante nuestra Península en el mar y en él se baña, ofreciendo la casi totalidad de su contorno espléndido á los embates de las olas y á las agresiones enemigas. Si Iberia fuera una, sería vulnerable en todo el circuito que cierra en ambos extremos del Pirineo; pero partida monstruosamente como está, ofrece desde el Miño hasta el Guadiana una ruptura ó discontinuidad ó frontera absurda que nos separa de un pueblo hermano, de la misma sangre, de la misma raza, de iguales glorias, de idéntica evolución histórica, quebrantando la continuidad del contorno y debilitándolo, por consiguiente, en proporción inmensurable.

La dispersión de las fuerzas, la extensión de las líneas son una debilidad táctica; y también pueden serlo estratégica, como la concentración, no amazacotada, sino flexible y elástica es su vigor y gallardía; pero el fraccionamiento, la dislocación y rotura, la pérdida de contacto,

combinados con aquella extensión, aumentan la debilidad por modo terrible. Si al estudio de las guerras navales nacionales presidiera un concienzudo conocimiento, una precisa y clara percepción de esta debilidad, observárase la influencia fatal y trascendente que ha tenido en nuestras contiendas de los mares europeos, y las desgracias y penas que nos ha ocasionado se verían á la luz de la ciencia y del sentimiento patrio en toda su imponente magnitud.

Pero hay en esa ruptura algo más que lo expuesto.

Parece que el mar territorial termina en el Miño y reaparece en el Guadiana, y esto es sencillamente mentira escandalosa de física aparente. Portugal, el territorio donde aquel pueblo tiene su asiento y hogar, penetra cual *golfo de tierra* en tierra española, y el gran poder naval de los tiempos presentes y también de los venideros, en lo que alcanza la vista, puede cruzarlo á su antojo si en día triste y luctuoso el colosal poder fuera enemigo nuestro.

Si con el mar por base de operaciones, apoyándose en Lisboa y Gibraltar, puede ceñirnos y ahogarnos entre sus brazos gigantes, fraccionando nuestras fuerzas débiles en lo material, puede también invadirnos por tierra con pretensión de herir cuerpo y alma, periferia y corazón.

Esta debilidad táctica por extensión, rotura y peligros señalados, salta á la vista con tal vigor y relieve, que temo muy fundadamente no haber dicho acerca de ella todo lo que la meditación serena y reposada pudiera investigar; pero no quiero pasar adelante sin fijar otro aspecto de esta misma debilidad.

El perímetro peninsular es vulnerable porque es extenso; se acentúa y agrava esta debilidad por las razones que dejo esbozadas, pero hay que advertir que una debilidad táctica por extensión de frontera es, en fronteras

marítimas infinitamente más grave que suele serlo comunmente en las terrestres. La tierra se cruza por donde se puede, el mar se cruza por todas partes. La fuerza táctica en tierra tiene dificultades de acción y trasporte que no existe en el mar. En el mar, según frase feliz de Montojo, todo es camino; la carretera es la llanura acuosa sin término, y de todos los lados del horizonte puede venir la fuerza enemiga á herir en el punto débil, porque si la Escuadra de defensa tiene ubicuidad por su movilidad y facultad de traslado á cualquier punto del extenso litoral, también lo tiene la Escuadra agresora que en todas partes está, *porque puede estar,* y puede en presencia aparecer en el paraje que le acomode si no hay enemigo que le cierre el paso y le dispute el dominio logístico de los mares.

Graduar, por consiguiente, una debilidad táctica naval, evocando en el pensamiento un concepto táctico terrestre, es incurrir en error grosero y burdo y desdeñable. Es pretender medir una cantidad con unidad hetereogénea, porque en lo naval las cualidades tácticas y estratégicas propenden á ser absolutas, son, á modo de intuiciones de lo absoluto; y en lo terrestre, aunque esa sea también su evolución, estan, y estarán por mucho tiempo (todo el necesario para que la facilidad de trasporte sea, según todas las direcciones del horizonte, igual que en el mar), envueltas en la bruma de una relatividad irremediable.

En la mar, todo es facilidad para el empleo y máximo rendimiento de la fuerza. En la tierra, inmensa energía se vá en pura pérdida.

A la debilidad por extensión y fraccionamiento, más que fraccionamiento dispersión de continuidad que en el exámen táctico encontramos por la frontera marítima portuguesa, hay que agregar otra debilidad de la misma índole, si menos grave en sí misma, lo es mucho por la

influencia estratégica que ha tenido en la historia naval del mundo en los dos últimos siglos. Me refiero á Gibraltar, verdadero *punto aislado* de nuestra soberanía, que nos fué arrebatado en la guerra de Sucesión. Brilla Gibraltar con fulgor siniestro en la historia de nuestra patria, y es el gran faro de la derrota naval de Inglaterra. Fué el golpe en parada de nuestros esfuerzos, y apoyo y amparo de la fuerza que tan frecuentemente los destruyó.

La cualidad táctica nacional es función inversa de la cualidad estratégica del enemigo. La debilidad táctica de un beligerante acrece y facilita el poder ofensivo, la acción estratégica del beligerante enemigo. Para comprender la certidumbre de este principio que parece de enunciado abstracto, y á la vez abarcar la vasta magnitud de nuestra debilidad por el concepto expresado, basta abrir el libro de los hechos navales, de las realidades históricas, y seguir su desarrollo. Citaré un breve período en muy breves palabras, que, aunque constituye una digresión en mis razonamientos, parece que los enlaza, haciendo resaltar el vigor de lo que dejo expresado.

Durante la guerra de Sucesión, en Febrero de 1704, era Lisboa el punto de apoyo de la Escuadra del Almirante Rooke. Entonces, lo mismo que acaso pueda acontecer en día no lejano si no advierten el peligro los que deben advertirle, Portugal, era aliado de Inglaterra. Su costa, como ahora, interrumpía la continuidad de la nuestra; su territorio era base de invasión del territorio nuestro, *golfo de tierra* que penetraba, como ahora, la tierra nacional; sus puertos, base de la acción naval de las Escuadras inglesas.

El trazo característico del cuadro estratégico inicial, era sencillamente una Escuadra en Lisboa como principal foco naval, contra dos focos predominantes: Brest en el Norte de Francia, Tolón en su costa mediterránea.

La acción estratégica de los últimos, dividida por la acción del núcleo de Lisboa.

Cuando observo esta falta de continuidad, esta interrupción, esta estratégica colocación de una fuerza rompiendo la línea que une á otras dos, acuden en confuso tropel á la memoria muchos hechos ó reminiscencias de situaciones iguales. Recuerdo en el acto, en las guerras con Holanda, á las Escuadras inglesas, situándose casi siempre en la costa holandesa, dividiendo los dos puertos de concentración de esta última, y á veces imposibilitando la concentración definitiva. Recuerdo en lo táctico á Nelson, partiendo la línea enemiga; á Ruyter, el maravilloso Almirante del barlovento, cayendo sobre el ala de sotavento enemiga, aislándola y fraccionándola del núcleo restante; á Jervis en San Vicente, derrotándonos por la dispersión de nuestra línea; y tantísimos otros hechos que no precisa ahora la memoria, y que son de inútil citación para el esclarecimiento del principio.

Pues bien, Rooke, durante el mes de Julio, en vista de la paralización, de la falta de agresividad de la Escuadra de Tolón (una Escuadra no es *fleet in being*, si no es esencialmente activa y esencialmente agresiva) resuelve atacar á Gibraltar. Algo perturbaba esta resolución, según acredita algún historiador, la posibilidad de la aparición de la Escuadra de Tolón, su radiación estratégica; pero desgraciadamente, como siempre, los esfuerzos de Luis XIV y Felipe V eran más continentales que marítimos.

El trabajo supremo estaba dedicado á mover Ejércitos, no á movilizar Escuadras, á dominar en tierra, no á dominar en mar; y lógicamente este proceder tenía que debilitar y quebrantar la potencia naval y su agresividad.

Gibraltar fué tomado, y desde entonces es llave naval exclusiva del Estrecho, á pesar de las muchas tonterías

que se han escrito para llevar á tierra la famosa llave metafórica.

Se definió completamente nuestra pobreza ó debilidad táctica actual con la pérdida de esta plaza, que fué en la continuación de la guerra nuevo punto de apoyo del poder naval inglés. Contra ella se estrellaron Ejércitos y se consumieron tesoros inmensos en su asedio.

El error de siempre, el eterno error de nuestra Historia. Aquellos tesoros convertidos en Escuadras hubieran recuperado á Gibraltar, porque el que es señor del mar es señor de la tierra, porque el secreto de toda estrategia es el dominio de las comunicaciones, porque el mar es la inmensa vía de comunicación del planeta. Vencer en el mar, dominar el mar, trabajar para cruzar el mar es el «sea-power», es la civilización moderna, máxima aspiración de las naciones.

Se estrellaron los poderes continentales contra Gibraltar. ¿No se habían de estrellar? Por el mar llegaban á la plaza víveres, municiones y esa otra cosa espiritual que se llama no sé como, que se concreta en patriotismo; el camino, la mar; el vehículo, las Escuadras vencedoras.

Bajo la acción de éstas, ayudada de ese espíritu de particularismo que pesa con pesadumbre agobiadora y sofocante sobre la patria historia, toda la costa de Levante se proclamó por el Archiduque Carlos. Barcelona cae en poder de éste. Es asediada por las fuerzas de Felipe, y, á punto de rendirse, aparece la Escuadra inglesa á libertarla. Toda la costa mediterránea está bajo el dominio del poder naval enemigo, que nutre y alimenta su resistencia al Rey Borbón. El dominio del mar arrastra la pérdida de Cerdeña y de Menorca.

Durante la guerra obran mancomunadamente nuestra debilidad táctica anteriormente definida, el gran poder ofensivo del enemigo y la facilidad estratégica de su empleo, tanto más grande, cuanto mayor es aquélla.

Es, pues, evidente, por evidencia del espíritu, ya que no en su integridad por análisis minucioso, pues desgraciadamente los hechos de estrategia no son representables y fotografiables en fórmulas de análisis, que la debilidad táctica de una costa por desmesurada extensión y extensas y pequeñas interrupciones de continuidad, conceden vigor estratégico formidable al poder ofensor del enemigo. Toda la fuerza táctica inglesa en los mares de sus costas consiste precisamente en el aspecto opuesto. Su espléndido aislamiento, según frase feliz y entusiasta de Mahan; la facilísima concentración de sus fuerzas navales en ese nodo comercial y logístico llamado Canal de la Mancha, en el que las corrientes comerciales del septentrión europeo se estrechan y aceleran su marcha para su irradiación mundial, constituye una fortaleza, una inexpugnabilidad táctica en los mares tal, que trabaja cual agente oculto en la historia de la nación poderosa, como el fenómeno inverso debilita y obscurece la nuestra.

La nuestra, si menos brillante, en lo que al mar continental europeo concierne, está llena, sin embargo, henchida, impregnada de austeridad, de virtud moral, de inenarrable abnegación en nuestros antiguos marinos, esos compañeros del pasado á quienes el corazón levanta un altar por su grandeza.

Siempre, siempre la noble gente de mar tuvo un problema patrio superior á sus fuerzas materiales. Grande fué siempre su fuerza moral compensadora; pero así como el espíritu no anula la materia, tampoco la fuerza moral, por grande que sea, es capaz de volcar y vencer y derribar realidades materiales y obstáculos insuperables. Es algo más que necedad é ignorancia pensar lo contrario. ¡Ojalá lo fuera! ¿Quién hubiera vencido á las gentes de mar de nuestra raza si el espíritu tuviera cañones y corazas? Es preciso que se haga la justicia, que alumbre

cual el sol, pues yo no sé en que consiste ese contacto, esa compenetración íntima en que se abrazan y confunden todas las grandes verdades, y hay entre ellas dos que más que las demás se estrechan, y son: justicia y patriotismo.

¿Es esto una digresión? Quizá lo sea según la técnica corriente y vulgar; ¿pero no es uno Oficial de Marina? ¿Cómo es entonces posible el aislamiento abstracto de un análisis de estrategia del sentimiento que resulta de su enlace á la historia patria y á los hechos recientes que quedan atrás? Además, la vida no es una abstracción, ni los hechos históricos, aun juzgados desde un rumbo del horizonte científico, son apriorismos de filósofos, vanas fórmulas tan ideales y puras cuanto insustanciales. La realidad no es una abstracción, ni existe sin sentimiento.

La inexpugnabilidad táctica inglesa ha hecho imposible ese sueño de su invasión que se agita en la historia moderna, sueño, pesadilla eterna del esfuerzo continental. Mientras en Europa los grandes poderes militares preparaban Ejércitos, ella, la gran nación, la primera en todos los progresos, movilizaba y concentraba sus Escuadras. De una á otra costa hay pocas millas, *pero son de mar* y nadie pasa. La Providencia premia sus nobles y grandes esfuerzos en la ciencia y en el trabajo. Nadie pasó más que por casualidad, para ser vergonzosamente derrotado. Nadie pasa, y probablemente nadie pasará. Es inútil agitarse y decir tonterías contra esta verdad histórica.

Volvamos al punto donde el razonamiento pudo parecer interrumpido.

Si está bien clara nuestra debilidad táctica por extensión, fractura y dispersión de continuidad, ¿cómo compensarla?

Dejo á un lado el aspecto político de la cuestión, que me parece va desprendiéndose de lo escrito. Navalmente

sólo se enlaza lo que se fracciona con la fuerza naval estratégica, que no es otra que la Escuadra de combate. Así se conectan costas dispersas, colonias lejanas y archipiélagos adyacentes ó próximos. La fuerza estratégica que no tiene zona limitada de acción, que no es inerte como los cañones en las peñas, sino movible y elástica, de lo cual deriva su dominio en el mar, es la única que resuelve este problema nacional; y estudiadas sus unidades á la luz de esta idea, no sería muy difícil definir aproximadamente las cualidades que debieran adornarlas. Algo de esto estaba en mi pensamiento al manifestar en artículo anterior mis simpatías por el tipo Cuniberti como uno de los que podrían ser objeto de estudio.

Termino manifestando que la Escuadra de combate es necesidad nacional, derivada del aspecto táctico de nuestra costa.

***

Veamos ahora si en lo comercial existe en nuestros puertos litorales un trazo común de que se derive idéntica necesidad. Dejo á Sobrini que tome la palabra.

Dice este escritor con su natural convicción y exposición rápida de idea: «Si se examina el mapa de España y se le compara con el de las demás naciones europeas, sorprende ver la carencia casi absoluta en nuestras costas de esas bahías de boca estrecha que se internan algunas millas en el territorio, y que con tanta abundancia existen en otros países y principalmente en el Norte...» Y en otra parte: «Conviene tener esto muy presente, pues con frecuencia se apela al testimonio de eminentes autores extranjeros para deducir juicios erróneos acerca de la defensa de las poblaciones del litoral contra los bombardeos

sin tener en cuenta que al emitir su opinión dichos autores hablan del litoral de su país, no del nuestro, y en el suyo hay muchas poblaciones que están en el caso de Bilbao y pocas en el de Barcelona, mientras que en España sólo existen tres ciudades importantes en buenas condiciones de defensa (Bilbao, Huelva y Sevilla), y en cambio están Barcelona, Tarragona, Palma de Mallorca, Alicante, Almería, Málaga, Melilla, Ceuta, Cartagena, Cádiz, Palmas de la Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Coruña, Gijón y San Sebastián, que son casi imposibles de defender contra esos ataques; y en cuanto á Castellón, Valencia, Santander y Mahón, si bien su defensa no presenta tantas dificultades como las anteriores, distan mucho de poseer buenas condiciones para lograrla, y sólo á costa de grandes sacrificios quedarían algo protegidas de dichas agresiones.»

He transcrito esto de la muy hermosa y doctrinal Memoria de Sobrini, porque es precisamente lo que yo pienso. La fisonomía de nuestra costa, comercialmente considerada en su relación táctica, consiste en su debilidad para las agresiones marítimas que voy á analizar. Esta cuestión, como todas, tiene un aspecto material y otro moral, dignos de tratarse separadamente.

Un bombardeo se rechaza con cañones. ¿Cómo se acumulan en cada plaza comercial los necesarios para rechazar una Escuadra, haciendo imposibles sus agresiones? Es este problema completamente irresoluble. Significaría poner en cada una un poder ofensivo en cañones equivalente al de la Escuadra agresora, porque ésta, por su movilidad, por su cualidad estratégica, puede bombardear á cualquiera de ellos. Aquí, como en el caso anterior, la debilidad táctica por situación hidrográfica acrecienta el poder ofensivo del enemigo. Además, un cañón en el mar, si por las dificultades de puntería que una gran pericia aminoran es más débil, por su facultad de

movilidad, de cambio de situación, en una palabra, por su estratégica cualidad para el empleo de su fuerza es más fuerte.

Una Escuadra acumula cañones para batir una fortificación, y toma en el horizonte la orientación y distancia que más le acomode para el empleo y desarrollo de toda su fuerza. Esta facultad de acumular en un punto toda la fuerza es el secreto de las estupendas palizas sufridas por fortificaciones terrestres, de que está llena la historia naval.

Pero no se trata de esto, que es para mi objeto incidental.

Si económicamente fuere posible esa acumulación de cañones en las plazas litorales, y lo fuera también económicamente enmendar la naturaleza en la proporción y medida para dar á cada cañón de tierra el emplazamiento táctico adecuado para resolver el problema irresoluble, ¿habríamos conseguido alguna cosa? ¡Nada entre dos platos! Porque no se batiría la Escuadra con las fortificaciones, sino bombardearía de noche, porque eso de los proyectores para los efectos del caso, si no es *filfa* precisamente, se le parece mucho. ¡Hermosa cualidad la de la fuerza estratégica: domina el mar y escoge tiempo y espacio para sus empresas, cual si de ellos fuera también dueña!

Otro aspecto de la misma cuestión. ¿Podrían defenderse por flotillas de torpederos desparramados por toda la costa y localizadas en núcleos defensivos concurrentes con las plazas comerciales? Mejor que con cañones, evidentemente. ¿Se traslada el cañón torpedo? Domina más aunque pobre y míseramente Basta con esto para fundar su superioridad defensiva sobre el cañón montado en una cureña sin otros movimientos que el que resulta de entrar y salir de batería y algunos grados de cambio en dirección.

¿Es, pues, soluble el problema con este nuevo elemento? No. Económicamente se le pueden hacer iguales objeciones. En cada plaza una flotilla. ¿Cuál es el número de unidades de una flotilla para poder atacar con éxito á una Escuadra de combate poseedora además de un circuito protector de destroyers? ¿No parece que en el fondo de esto hay algo de quimera? De día, un esfuerzo algo más que heróico, quizás mucho más del que es realizable con las fuerzas humanas, permite soñar con un éxito parcial é insignificante; pero los enamorados de esta arma ante la realidad avasalladora piden auxilio á las sombras y misterios de la noche, y cuando el astro noble traspone la línea acuosa del horizonte de la mar, salen con sus simpáticos bajeles á realizar proezas y maravillas superiores á las imaginadas por poetas en éxtasis de calenturienta y belicosa inspiración.

No acierto á definir bien en qué consiste la semejanza, el toque ó pincelada de analogía que existe entre estas creaciones fantásticas, las cuales, sin embargo, pueden tener sus miajas de realidad con aquellos cuentos de brujas y de *cocos* que excitan y ponen en tensión las imaginaciones juveniles.

Pero hay, en efecto, algún caso en la historia naval que no deja de acreditar un poco estas extrañas figuraciones.

Por otra parte, el amor de la patria, el honor del uniforme, la gloria de la bandera, la exaltación heróica llevada á su más sublime manifestación pueden realizar asombrosas maravillas.

¡Vaya que sea! Si existen flotillas numerosas en aquellas condiciones de instalación, dificultarán el bombardeo de día, y acaso lo imposibiliten de noche.

Pero cada flotilla autónoma necesita varadero, dique, factoría..., etc. Necesita ser inexpugnable desde la mar, estar abrigada de los proyectiles enemigos, protegida por

cañones; en fin, una buena estación torpedera no es precisamente un buen puerto militar, pero, aunque en menor grado, debe poseer las cualidades características de éstos; de otro modo sería batida y destruída con suma facilidad por la Escuadra agresora y sus unidades subsidiarias (destroyers, avisos, etc.). Para crear en cada localidad comercial todas estas condiciones, hay también que enmendar la naturaleza... Sumemos gastos, y es evidente la imposibilidad del problema.

Pelillos á la mar, sin embargo, y demos de barato toda esta incalculable carestía. ¿Se habría conseguido algo?

No. Una plaza comercial, es comercial mientras comercia. El tráfico, trabajo y esfuerzo noble de la paz muere, y muere con la instantaneidad del rayo cuando la superficie de trasporte es patrimonio y objeto de dominio de la Escuadra que cruza los mares, y al cruzarlos, de ellos se enseñorea con perfecto é incontrastable señorío. Su presencia efectiva, y hasta su acción de distancia, cual una gravitación de la guerra, rompe las líneas de comunicación y todos los circuitos comerciales.

¡Siempre el «sea-power» aplastándolo todo! ¡Siempre la Escuadra de combate, primera y esencial necesidad de la patria!

Dije antes que hay un lado moral en esta cuestión que no puede soslayarse. Los hechos de la guerra, los fenómenos de la guerra no pueden limitarse á un exámen genuinamente militar y técnico, arrebatándoles la atmósfera moral, el medio ambiente en que se desenvuelven. Toda ejecución es bella, principalmente por el sentido íntimo, el espíritu que en ellas late, y que no lo poseen por sí, sino que lo reciben del otro difuso del medio social. Con lo cual quiero significar la total manifestación de una colectividad, á modo de un solo sér que piensa, siente y obra determinadamente según las acciones externas que perturban su dinamismo, es decir, su vida de

conjunto. Una imágen de este concepto, que quiero y no sé si acierto á expresar, la tenemos á diario, aunque en otro orden, en nuestros estudios profesionales; mil veces decimos sistemas de cuerpos, sistemas estáticos, sistemas dinámicos, y hablamos de acciones externas á ellos, de sus internas acciones, y apreciamos por su enlace movimientos aislados ó de conjunto, según cual sea aquella índole de fuerzas que los produzca. Tal es el sistema social: la época en que se vive.

El cómo se manifiesta el pensamiento, sentimiento y acto de una manera genérica en la patria á que se pertenece, cuando su conciencia colectiva es perturbada por hechos de guerra, no es ajeno del todo á la técnica militar.

Hay, por el contrario, que tenerlo muy en cuenta. A la luz de la razón pura, del militarismo abstracto, el envío de la inolvidable Escuadrilla á las aguas enemigas era, desde esta ciencia parcial considerado, un verdadero suicidio naval. A la luz de la razón práctica, del empuje social, de la vicisitud irremediable de la Historia, quizás fuera fenómeno incontrastable y hecho de virtud; como lo fué grandioso el realizado por ambas Escuadrillas en los dos mares de triste recuerdo.

No es, pues, posible destruir el nexo de realidad total que enlaza espíritu y acto en las combinaciones de la guerra, y no hay libro moderno de estrategia que no pretenda traer á cuenta los factores morales que de la opinión y modalidad sociales se desprenden, y que son, en suma, un *K* como otro cualquiera, es decir, el eterno coeficiente que hace la idea realizable y mide á la vez la realidad.

Con quinze luché en Zamora
y á los quinze los vencí.

La eterna hazañería de nuestra Historia, su maravillosa leyenda realizada quiere funcionar en iguales términos, y no es posible.

No llega la navecilla torpedera al costado de la gallarda nave acorazada, porque se la hace añicos entre nubes de balas de trayectorías tensas y precisas. No llega tampoco el espolón del crucero por las mismas sencillísimas razones que no hay impulso espiritual que subviertan. Una inocencia hazañera, llena de candor, puede, sin embargo, pensar lo contrario, y un vapor ó emanación social impregnado de aquellos candores, puede obscurecer por accidente el brillo austero de grandes abnegaciones; pero, pasa la nube, luce el sol, y á la Historia van á ocupar el lugar que les corresponde.

Volvamos al lado moral del bombardeo. ¿En qué consisten sus daños materiales? En muy poca cosa para alterar por sí, por su magnitud, la riqueza ó integridad nacional. Claro es que las riquezas locales sufren grave quebranto; que los que caen en la contienda, la sangre derramada, llenan de luto y angustia los corazones. Para las víctimas es inmensurable el daño, para la colectividad nacional es una injuria; y las injurias no devueltas desintegran el sér moral y acobardan las naciones.

Ondas terribles de perturbación recorren el ambiente moral de la patria, que, cual gérmen de infección, todo lo invaden y envenenan. El insulto recibido, la afrenta soportada y no devuelta debe quebrantar horriblemente la nación objeto de esta agresión.

Resumen. En la zona litoral de vitalidad marinera, destrucción efectiva de riqueza material y moral. Es esta zona la primera víctima de la patria; después, la patria entera.

Esto son los bombardeos.

Y lo que yo no entiendo ni puedo explicarme es, por qué en esa región litoral no surge potente un grito de entusiasmo pidiendo Escuadra de combate, porque es, no lo dudéis, primera y esencial necesidad de la patria, aun

desde el punto de vista de una estrategia exclusivamente defensiva.

Aunque he de continuar tratando la materia, me adelanto á manifestar que es un principio al que profeso culto, respetar la opinión ajena.

Respeto, pues, la opinión que con la mía no coincida. Lo que hago sencillamente es exponerla.



III

TERMINABA el artículo anterior demostrando ó pretendiendo demostrar que la debilidad táctica de conjunto de nuestra costa y la facilidad á la agresión que ofrecen sus puertos comerciales repartidos en el extenso y fraccionado litoral, imponían con carácter esencial y apremiante la existencia de una flota de combate como arma estratégica capaz y exclusiva de unir lo fraccionado y disperso, y como arma capaz y exclusiva también de oponerse á un bloqueo comercial, que significa, en mi concepto, el vencimiento fatal á plazo más ó menos largo, de la nación infortunada sometida á los efectos de esta operación naval.

En el orden de estudio que me he propuesto seguir, figura ahora el exámen de la importancia táctica, estratégica y comercial de nuestros archipiélagos adyacentes; pero, así como el que navega hacia solución determinada que previamente conoce su desarrollo de análisis, hace cita y llamamiento frecuente á los principios fundamentales que rigen la dirección y curso de su razonamiento, y no olvida el punto de partida teniendo presente el de llegada, que en el caso actual es la Escuadra de combate,

de igual manera se me ofrece en este momento la conveniencia de hacer breve parada, y traer á cuento otra vez, aunque haya sido ya más ó menos parcialmente reflejado en estas páginas el concepto de la guerra naval.

No hay guía para examinar las costas y estudiar su defensa, si no está perfectamente definido el fenómeno de la guerra naval, ¿En qué consiste esto? Mejor dicho, ¿cuál es la objetividad principal de la guerra naval?

El objetivo territorial, político, religioso ó económico de una guerra puede estar extraordinariamente diversificado. La Historia no es otra cosa que la diversificación de ese objetivo comprendido en cualquiera de estas cuatro agrupaciones; el medio ó instrumento de su realización es la guerra: pero la guerra en sí misma no tiene otra finalidad que la victoria, el dominio y aniquilamiento del adversario. En esto, pues, en la victoria está la esencial objetividad de la guerra, aunque la victoria misma no sea más que el medio para otro fin.

¿Cómo se logra la victoria en el mar? Dominando el mar, el cual dominio no significa otra cosa que la imposibilidad de que lo cruce el beligerante adversario con sus naves militares y comerciales.

Soslayemos por un momento el proceder que conduce á este dominio.

El problema es el siguiente: Excluyendo del mar á una nación, ¿está realmente vencida? Y yo digo, ¿es posible dudar esto? ¿Es posible que vacile el pensamiento en dar una afirmación resuelta, categórica y absoluta? Toda la Historia dice que sí. No comprendo como hay quien dude ante realidad tan evidente. Declinó y cayó Holanda porque en el mar la venció Inglaterra, arrebatándola el trasporte marítimo de las mercancías del mundo. Las bruscas retenciones expansivas de Francia, con ser nación de tradición continental prepotente, coinciden con sus desastres navales, con sus alejamientos

impuestos ó voluntarios del mar. Toda nuestra Historia moderna es el dominio del mar y el decaimiento ó anulación de este dominio.

Desde que el poder naval inglés empezó á gravitar, cortando ó dificultando nuestra comunicación con las Indias, el sol de España que iluminaba el mundo, marchó rápido hacia su ocaso. Cuando otro poder naval naciente de inmensa fuerza apareció al otro lado del Océano, expulsó nuestras naves de los mares de Occidente, y el eclipse fué total. ¿Consiste la derrota en los barcos gloriosos que allí sucumbieron ó en los Ejércitos capitulados? De ninguna manera. Fuera nuestro tráfico el mismo que entonces, no hubieran amenguado nuestra corriente comercial, nuestra capacidad de explotación de riquezas, y con ellas todo el torrente de actividad humana que enlazaba aquellas posesiones con la metrópoli, y es evidente que no habría derrota verdadera. Consistió, pues, su victoria en el dominio del mar, en habernos rechazado del mar, empujándonos á nuestras costas y encerrándonos entre sus peñas.

La guerra naval ha de *verse* así, ó se desconoce completamente su esencia.

Francia, de gloriosa tradición continental y con problemas continentales á la vista derivados de su contacto directo con la Europa central y de su rivalidad incansable con Alemania, no puede separar su atención de las fuerzas terrestres, en las que cifra naturalmente la garantía de su independencia y su poder ofensivo en las contiendas internacionales de Europa. Necesariamente su atención militar se obscurece y debilita en el mar por el relieve y magnitud que afectan para ella en lo terrestre los conflictos europeos. A mayor abundamiento, su exuberante riqueza y enorme producción permite suponer que la debilitación marítima no presenta para ella peligro tan transcendental como para Inglaterra.

Puede creer, y acaso crea que sus Escuadras derrotadas ó bloqueadas no sean signo de vencimiento nacional irremediable, y la defensa de costas en orden al mantenimiento de la integridad del territorio ha inspirado, como natural consecuencia, notables escritos de sus escritores navales. Si es exacta, ó siquiera aproximadamente exacta esta inducción (que sólo con categoría de tal expongo), ya he consignado el error que á mi ver entraña; porque si el objetivo de sus fuerzas navales es batirse con las inglesas, y predomina en su creación el aspecto defensivo, pretendiendo hacer inexpugnable la costa con despliegue extraordinario de defensas móviles y fijas el día del combate, Inglaterra, victoriosa, cortará la comunicación de Francia con el mar, anulando su comercio marítimo y quebrantando su poder colonial.

¿Qué otra cosa es *La defensa naval* de Lockroy, sino la palpitación de la derrota francesa presentida? Por todas las páginas de este libro corre sentimiento vigoroso de la debilidad naval de su nación, y aunque á veces recurre á las teorías de la *jeune école*, concluye por definir un tipo de buque de 14.000 toneladas como unidad de la Escuadra de línea, y recoge todos los elementos conocidos de aquella escuela para defender la base de operaciones y puertos militares de la Escuadra de combate. En una palabra, el escritor francés que más ha llamado la atención en los últimos tiempos, concreta principalmente su pensamiento naval inspirado en criterio de defensa ante la previsión de choque posible con enemigo de superior vigor, en los dos puntos siguientes: Escuadra de combate y puntos de apoyo de una Escuadra de combate. Cierto que hay ocasión en que dice que los submarinos son armas de independencia y de justicia, pero esto es puro lirismo de una pluma apasionada, movida con noble, vehemente y acendrado patriotismo.

No puede ser de otra manera. La objetividad de la guerra naval es el dominio del mar, y para lograrlo, vencer y aniquilar la flota enemiga es el medio. Barrido el mar de adversarios, la defensa de costas en forma de cañones y torpederos desparramados por ella no ofrecen la menor resistencia á la Escuadra vencedora. No constituyen enemigo efectivo, aparte de la facilidad con que puede procederse á su destrucción. La nación sin Escuadra de combate, ó con Escuadra aniquilada, es sencillamente nación vencida en el aniquilamiento de su comercio marítimo, en la pérdida de sus archipiélagos más ó menos adyacentes, en el bombardeo de sus plazas litorales, en el estancamiento y paralización de su vida interna, en la posible pérdida de puntos ó trozos de su litoral, y en la depresión moral, lucha moral, disgregación moral que la destruye internamente.

No hay, pues, garantía de independencia sin la Escuadra de línea; no hay defensa posible sin ella, porque una nación marítima que no ofrece más resistencia que el conjunto de sus defensas litorales, por grande que sea el desarrollo que éstas hayan adquirido, y heróico y entusiasta el juvenil espíritu de la Oficialidad que las maneje, es impotente, absolutamente impotente para mantener el dominio del mar, en cuya esencia, y nada más que en ella, radica exclusivamente la victoria. Desparramadas las defensas en las costas no tienen resistencia de conjunto. Su dispersión en núcleos locales autónomos carece de vigor. Son destruíbles parcialmente por el poder abrumador é incontrastable de la Escuadra de combate. La idea que inspira esa dispersión de fuerzas pequeñas á longo de la extensión litoral, es negación del principio fundamental y filosófico de estrategia: concentración, acumulación de la fuerza y movimiento en block de la misma para herir el punto débil del enemigo. Todo es debilidad en esa creación

genuinamente francesa, aunque no seguida en Francia; además de serlo, provoca y facilita la función del principio anteriormente expuesto, porque si enfrente y opuesta no hay más que una debilidad dispersa, remedo en el mar de las famosas trochas cubanas, la Escuadra de combate no tiene más que atacar, pues no hay enemigo para ella.

Proceder así es, á mi juicio, rendir de antemano la nación y declararla vencida.

Suele pensarse que nuestra nación carece de vitalidad expansiva, que apenas tiene comercio marítimo. Esto es un error que induce, al que de él se posesiona, á no ver en la defensa más objetivo que la integridad territorial. Se equivoca el que tal juzga en esta primera fase de su juicio, porque la premisa es completamente inexacta.

España no sería España sin comercio marítimo relativamente considerable; su zona litoral, base de las mesetas centrales, dió siempre muestra de vitalidad marinera; la dá en este momento con el aumento creciente de la flota comercial. No puede menos de ser así, aunque la índole de nuestra vicisitud haya retenido el natural desenvolvimiento de esa aptitud ingénita de las gentes que contemplan el mar, y que además son empujadas al cambio comercial por la fertilidad reconocida de la faja litoral. Es esta una fuerza que siempre ha existido, que tiene necesariamente que existir, y que probablemente adquirirá portentoso desarrollo el día, lejano todavía, en que el aumento de riqueza y la facilidad de su trasporte interior destruya esa diferencia de nivel material, y nivele también en tendencias y en ideas los hombres de las distintas regiones de la Península.

Tiene España considerable comercio marítimo, pero aunque así no fuera, el actual, valórese como grande ó como chico, es esencialmente necesario para su vida. Su anulación en caso de guerra por la influencia no

combatida de una Escuadra enemiga, sería fatalmente mortal. Necesita, pues, dominar mar, tener capacidad militar de disputar mar, y esta capacidad ó potencia de dominio no se logra sino con las naves cuya cualidad consiste en ese dominio, que son exclusivamente las que batiéndose pueden aspirar á la victoria y obtenerla.

Pero la evolución equivocada de aquel juicio no termina aquí. Sigue creyendo que la inexpugnabilidad territorial es lograble con las defensas de las costas, y esto implica una concepción de la guerra naval más errónea aún que la anterior.

Ya lo he dicho anteriormente: perdido el mar, rota la comunicación con el mar, que equivale en lo táctico á una pérdida ó anulación de contacto, están perdidos los archipiélagos que se pretende defender, las posesiones lejanas, y hasta con posible facilidad las zonas ó puntos litorales de fácil acceso al enemigo que concentra y trasporta su poder en convoyes navales para atacarlos.

La historia naval en Europa y en las Indias de ambos hemisferios es una comprobación contínua de estas verdades.

A fin de ilustrar y dar mayor relieve á lo que dejo expuesto, voy sintéticamente á hacer un breve resúmen de los acontecimientos navales del reinado accidentadísimo de Felipe V, señalando la influencia del dominio naval en sus incesantes luchas continentales. Escojo este período histórico, porque á él me referí también en el artículo anterior. Por necesidad de razonamiento habré de repetir algo de lo que entonces dije.

Al iniciarse la guerra de Sucesión, Inglaterra, es decir, el poder naval enemigo, se apoya primero en Portugal. Domina el mar por la superioridad de sus Escuadras, bate nuestras débiles fuerzas marítimas y defensas locales en Vigo y Cádiz; arranca Gibraltar, un pedazo del litoral, al poder continental; extiende su acción por

la costa de Levante, y ayudado por la causa política, la arrebata entera al cetro de Felipe V; se apodera de Menorca, isla adyacente, porque su dominio del mar ha roto el lazo que la une á la Península. Cuando los Ejércitos victoriosos de Castilla rechazan por Portugal al Archiduque, reaparece con el poder marítimo que le apoya en cualquier otro punto de la costa, en Barcelona, por ejemplo, donde alcanza trascendental victoria. Puede decirse que el centro peninsular lucha contra casi toda la periferia; el mar contra la tierra, y si no venció el mar, acaso fué porque causas políticas detuvieron ó cortaron la contienda del Rey Borbón contra el pretendiente austriaco; pero la anulación accidental de nuestro poderío marítimo, la pérdida de los Países Bajos, Gibraltar, Cerdeña, Menorca y dominios italianos, fueron la consecuencia desastrosa de esta guerra.

No puede dudarse; dominar el mar es el objetivo primordial, y cuando dominado, se concreta la guerra en fuerzas terrestres sin apoyo marítimo contra fuerzas en el pleno dominio de aquél, poco á poco unas veces, rápidamente otras, el que se apoya en la tierra se encuentra al fin sin cimiento y sucumbe y capitula.

Sigamos con nuestra ojeada naval á este reinado.

El esfuerzo gigantesco de Alberoni, pone una Escuadra en el mar. Por sorpresa, y por consiguiente, sobre un mar de dominio accidental no disputado, trasporta fuerzas terrestres con el apoyo de aquella y se apodera de Sicilia; pero la Escuadra del Armirante Byng destruye la nuestra en aguas de aquella isla: queda cortada la comunicación, la flota inglesa domina el mar, á Sicilia no pueden llegar más que refuerzos efímeros burlando precariamente aquel dominio, y aunque nuestros soldados se baten gloriosamente, al fin sucumben.

Sueña Alberoni la eterna quimera: llevar la guerra al propio territorio inglés. Como de costumbre, no se

oyen las predicciones del marino encargado de la èxpedición; destruyen los temporales nuestras naves; algunas, sin embargo llegan; pero no hay comunicación, porque el mar es del enemigo, y las escasas fuerzas desembarcadas sucumben.

Un cuerpo francés se embarca en navíos ingleses: por mar se traslada á Santoña, porque el mar es del enemigo, y accidentalmente nos arranca aquel punto de nuestro litoral.

El mar es inglés, no hay quien estorbe ó paralice las combinaciones navales enemigas; trasporta su fuerza en la cantidad que quiere, y hiere donde quiere. Y en efecto, una Escuadra inglesa con fuerzas de desembarco se apodera de Vigo, cuya ciudad—¿qué ha de hacer?—se rinde. La ciudadela resiste con sus cañones, pero son cañones en tierra, que no tienen más radio de acción que su alcance eficaz; las fuerzas inglesas situadas fuera de ese alcance les ponen sitio; no llegan por mar refuerzos, porque el mar es del enemigo; no llegan por tierra, porque la tierra dificulta el trasporte rápido de la fuerza estratégica; se rinde la ciudadela, y otro trozo litoral pasa accidentalmente á poder del enemigo. Lucha España contra cuatro naciones; la lucha es terriblemente desigual, pero el mar, del cual son aquellas dueñas, es el más temible de los enemigos, y como el mar vence á la tierra, la paz se firma.

Nuevo sitio de Gibraltar durante el mismo reinado; despliegue enorme de fuerzas terrestres, tesoros que se consumen en asedio de cinco meses, pero Gibraltar se apoya en el mar, sus aguas son inglesas, llegan á la plaza los refuerzos necesarios, las flotas inglesas baten cuando pueden los flancos del Ejército español, y Gibraltar no se rinde.

La guerra de Polonia, cuyo dominio se disputan las naciones continentales, permite á Felipe V pensar en

reintegrar á su corona las antiguas posesiones italianas; el desarrollo naval alcanzado por entonces merced á la enérgica administración de Patiño, facilitan la empresa que no perturban las potencias marítimas, las cuales se mantienen alejadas de la contienda continental. Navíos españoles y buques de trasporte cruzan entonces de la costa de Levante á las costas italianas, porque el mar no disputado es de dominio español. Nápoles primero, Sicilia después caen en poder de nuestro Ejército. Pero cuando Inglaterra y Holanda pretenden la imposición de la paz y amenazan con la intervención de sus Escuadras, la paz se impone si con láuros para las fuerzas españolas, con menos provecho que el que merecían, el cual quedó simplemente reducido á la elevación de un príncipe Borbón al trono de Nápoles y Sicilia.

Nueva guerra posterior con Inglaterra, cuya primera fase se desarrolla en aguas de las Indias, á donde aquella nación manda poderosa Escuadra para atacar nuestras colonias. La línea de comunicación es todo el Océano; una línea de comunicación extensa debilita la potencia de la fuerza agresora. El objetivo, por otra parte, de aquella Escuadra no se localiza en conquista del territorio ó punto determinado; su pretensión es anular nuestro comercio y quebrantar en grande escala nuestro poder colonial. Lo extenso de la comunicación y la amplitud del objetivo combinadas con la resistencia heróica que encuentra, debilitan la Escuadra del Almirante Vernou, en términos que la expedición se frustra. Parece, á primera vista, que este resultado es contradictorio de la teoría que defiendo; pero no hay tal cosa, porque el dominio del mar, la seguridad de cruzarlo á su antojo, permite á Inglaterra el trasporte á las Indias de su fuerza. Si no logra su objetivo es sencillamente porque la fuerza trasportada es mínima con relación á la magnitud del empeño.

En la guerra subsiguiente por la posesión de los ducados italianos, el mar entre nuestras costas y las italianas es de dominio disputado; no lo es efectivo ni del lado de Inglaterra que tiene considerable Armada en las Indias empeñada en la continuación de la guerra anterior, ni del lado nuestro y de Francia, cuya suma de fuerzas navales ó es impotente para lograr aquella efectividad ó no se movilizan con tal objeto. Este concepto de batir primero la fuerza enemiga para dejar libre el paso y libre la acción de la fuerza terrestre trasportada, era cosa nebulosa en aquellos tiempos; pero, además, era cuestión de oportunidad emprender las operaciones en Italia, porque la guerra en el centro de Europa había obligado á María Teresa de Austria á reducir el contingente de sus fuerzas en el Milanesado. Partió nuestra expedición de Barcelona, y contribuye á su éxito la protección de la flota francesa, que imposibilita á la del Almirante Haddock el apresamiento de nuestras naves.

Desde los comienzos de esta guerra el dominio del mar ejerce preponderante influencia. Si está libre, y por consiguiente la comunicación establecida, nada se opone á mandar á los Ejércitos combatientes los auxilios y refuerzos necesarios; si por el contrario las Escuadras inglesas preponderan, todo socorro efectivo es imposible, y el avance ú operaciones del Ejército se contienen. Hay más: un día la Escuadra inglesa dominadora del mar se presenta en Nápoles y la amenaza de un bombardeo impone la neutralidad á este reino.

Al echar esta ojeada rapidísima de conjunto sobre las principales incidencias navales de este reinado, no pretendo naturalmente hacer historia, sino citar hechos comprobatorios de la tésis que bien ó mal mantengo. En la guerra naval el dominio del mar es la finalidad esencial, y en guerra terrestre, en que la comunicación más fácil sea el mar, este dominio es también factor esencial

de la guerra. Estos principios se observan y concretan en cada guerra en que el mar es lugar de contienda marítima sin finalidad posterior, porque si otra existe, surge directamente de la victoria, ó en aquellas en que el mar interviene como superficie logística. Su dominio es decisivo siempre en las primeras, y factor predominante y á veces decisivo en las segundas.

Este principio, repito, de comprobación constante en todos los hechos navales del mundo, característico, módulo cualitativo de todos ellos, es una hermosa y grande síntesis de la Historia. Todas las guerras, ó sea todas las funciones particulares se funden en una sola. No hay más que verla y rendirse á su evidencia: el «sea power» dominando el mundo. El poderío inglés prepotente en Europa. El poderío yanki prepotente en América. Declina España y se encierra en sus costas, porque su declinar, su ocaso, es pérdida de potencia en dominio del mar, desvanecimiento de «sea power». Crece Inglaterra por la manifestación opuesta. Sus marchas hasta el presente han sido opuestas: la una dominando, ensanchando mar; la otra retrocediendo, perdiendo mar, el mar inmenso que poseyó. ¿Qué causa principal, qué agente motriz es el determinante de estos movimientos opuestos? De un lado hay un crecer constante de libertad, de ciencia, de industria, de comercio. De otro no se ve clara esta evolución firme é inevitable del progreso.

¡Ya vendrá!



Antes de proseguir me conviene recordar alguna guerra naval moderna, porque puede aparecer á primera vista que la introducción del vapor ha podido alterar fundamentalmente el juego de los principios á que vengo

aludiendo como determinantes del concepto de la guerra naval. Algunos escritores han creído ó sospechado que el dominio del mar, fondo, ambiente y cuadro de todos los éxitos del período vélico reviste ó revestirá forma nueva en el presente. La diferenciación reciente de las armas navales, de los instrumentos de combate; el vapor, el torpedo, torpedero y destroyer como armas genuínamente nuevas, pueden, en efecto, obscurecer momentáneamente aquel concepto. Pero la Historia demuestra lo qne demuestra siempre en orden á todo linaje de lucubraciones: los principios, cuando son exactos, se aclaran de una manera incesante, y su juego y empleo es cada vez más intenso y vigoroso, porque el descubrimiento técnico, las armas de aplicación favorecen en progresión creciente la aplicación y el éxito de aquéllos.

La nave velera dominó mucho más mar que el vaso del período rémico por la inagotabilidad de su fuerza motriz; y la perfección creciente de la cualidad náutica por el progreso de la ciencia y de la arquitectura naval imprimió á la nave que movía el viento superioridad táctica y enorme superioridad estratégica. Una diferenciación de armamento, la aparición del cañón y su progreso balístico ensancha de modo maravilloso aquellas dos superioridades. Llega un día en que una fuerza, imagen aproximada del pasado naval no diferenciado, se encuentra en el Canal de la Mancha con otra fuerza aparentemente inferior, pero que es imagen exacta de la actualidad de entonces definida en el progreso. De un lado de ineptitud náutica de la nave, la ineptitud del cañón, el espíritu táctico del pasado que consiste en cerrar nave con nave y luchar cuerpo á cuerpo. De otro, la cualidad marinera del vaso, la superioridad marinera combatiente, la superioridad balística del arma arrojadiza y la pericia de su manejo. No sólo son aquellas dos

Armadas: son dos épocas diferentes, dos espíritus muy distintos, tradición y rutina contra progreso y ciencia. El factor moral: valor y heroismo del hombre es común á las dos fuerzas; pero el progreso, el hermoso progreso, vence siempre, porque su ley es la marcha sin término y su compañera la victoria, fruto del trabajo, del patriotismo y de la ciencia que viven en perpétua creación de fuerza y organización de fuerza.

La invencible Armada es destruída, y el fondo, el principio indestructible, el dominio del mar, crece y crece siempre, y cada vez se emplea con mayor vigor y potencia con la perfección marinera, con la creciente amplitud de la cualidad náutica, con el progreso balístico, con la perfección táctica, con la diferenciación, en fin, de naves de línea y naves ó navecillas de exploración y contacto.

Estas son las variables; pero la función que las comprende y las suma y las integra, es decir, el «sea power», el dominio del mar cada vez más grande, de mayor acción, de más intenso vigor y amplitud, es agente creciente de la Historia y recoge y actúa en todos los progresos.

No comprendo, ni creo que exista síntesis más hermosa y más grande que esta del «sea power», porque es, no hay duda alguna, expresión fiel y gloriosa de todos los trabajos y esfuerzos del hombre.

*
* *

Pero veamos si esto que afirmo que el dominio del mar es más potente en la época actual del bajel de vapor y del progreso asombroso de las armas tácticas es contestable.

¿Es más dueña del mar la nave presente que la nave pasada?

La pregunta es inocente. Todo es hoy precisión y exactitud y seguridad de derrota; no hay agente externo que perturbe ó dificulte el movimiento ó acción estratégicos; tampoco lo hay que imposibilite la acción táctica del choque. Una especie de sensación, sin embargo, la superioridad de lo antiguo surge al recuerdo de la facultad de permanencia indefinida en el mar del navío; pero la seguridad, exactitud estratégica actual que permite alcanzar el objetivo con precisión de péndulo por una parte, y por otra lá enorme fuerza táctica que hoy las Escuadras trasportan y su facilísima evaluación en relación al objetivo, hacen innecesaria aquella facultad.

¿Qué pretendía resolver la fuerza antigua? Lo mismo que la moderna: un trasporte estratégico de fuerza y un choque táctico de fuerzas para dominar el mar y dejarlo libre al logro de objetividades posteriores. ¿El trasporte es infinitamente más fácil, la intensidad del choque y su medida y evaluación más posibles y definidas? Luego la acción del principio fundamental, él agente «sea power» que se emplea con mejor y más exacto mecanismo, debe dar, y da mucho más rendimiento.

Veámoslo en las dos guerras más recientes. La Chino-Japonesa y la Yanki-Española.

* * *

Para hacerse cargo de lo que voy á decir, cuyos puntos principales recojo de Colomb, convendría tener á la vista un plano del teatro de operaciones que cualquier mapa suministra; pero, aún sin él, teniendo en cuenta que no trato de minuciosidades de relato, sino de rasgos ó pinceladas características y culminantes, puede seguirse lá explicación.

La península de Korea divide en dos cuencas el mar comprendido entre el continente asiático y el archipiélago japonés. La cuenca occidental es el Mar amarillo, y en su seno del NO. se forma el saco del Golfo de Pe-che-li entre dos puntas. En la del N. radica Port-Arthur, en la del S. Wei-ha-wei. El río Jalú cierra la península koreana por su región septentrional, ofreciendo un límite natural á la Manchuria. La cuenca oriental hasta el archipiélago japonés es el Mar del Japón. Es preciso, además, imaginar á Assan en la costa occidental de Korea, y más al N. Chemulpo, puerto de Soul, capital de aquella.

Desde los comienzos de la guerra, el mar es patrimonio del Japón, porque China no disputa su dominio. La bandera comercial de ésta desaparece del mar, la del Japón lo cruza.

Para ambos beligerantes, el objetivo es, desde entonces, precisamente territorial: el dominio militar de Korea acumulando en ella fuerzas terrestres. En Assan existe un foco ó concentración de fuerzas chinas; pero Japón, dueño del mar, desembarca fuerzas al O. en Chemulpo, y al E. en los puertos de Korea.

La consecuencia inmediata es que las fuerzas chinas de Assan quedan envueltas en todas direcciones. Cortadas por el mar, porque el mar es del Japón; cortadas por tierra, porque la supremacía marítima de su adversario le ha permitido acumular fuerzas al N. Es, pues, un núcleo disuelto; y, en efecto, las fuerzas que lo componen consiguen eludir una rendición inevitable, huyendo como pueden al N. de Korea, donde existe otra concentración de fuerzas chinas. El dominio militar de Korea es ya del Japón, que, mediante el patronato del mar, de la vía de comunicación, ha barrido todas las fuerzas chinas del S., empujándolas al N.

Cuando los chinos no tienen más comunicación posible y libre que la terrestre á traves de la Manchuria, desde el Jalú al Golfo de Pe-che-li, el aspecto de la guerra es una imagen de todas las que han tenido lugar en la península italiana con fuerzas trasportadas á ella, ó bien por mar, ó bien por tierra de la península ibérica, desde las guerras púnicas á las de Felipe V anteriormente citadas. Siempre el mar dominando la tierra.

Los chinos con un desconocimiento absoluto de los principios que gobiernan la guerra marítima, mandan su Escuadra con un convoy al Jalú que consiguió burlar la vigilancia japonesa; pero el refuerzo es inútil, porque su Ejército va derrotado cada vez más al N. Al retorno de la expedición se encuentran las Escuadras beligerantes, y desde la derrota naval que experimenta China, la facilidad y potencia de agresión del Japón, dueño ya sin contraste posible del mar, aumentan sin límite. Hiere donde quiere y concentra su fuerza donde le place y conviene á sus propósitos. Corta líneas de comunicación, bloquea por mar y tierra Port-Arthur y Wei-ha-wei. No cesa de vencer.

No es mi objeto estudiar el detalle de esta guerra. No pretendo más que señalar la influencia del dominio del mar que fué en ella como en todas, clave de victoria.

No está demás, sin embargo, citar el escaso juego que dieron los torpederos. Una noche horriblemente fría, el Almirante Ito, que bloquea á Wei-ha-wei, ordena á una división de siete torpederos penetrar en el puerto y atacar la flota china, cuya heróica resistencia es la nota culminante de este bloqueo. Cuando la luna traspone el horizonte, la división se pone en marcha; evita todo obstáculo y burla la vigilancia enemiga; ataca heróicamente entre las sombras nocturnas la Escuadra china fondeada, uno de cuyos barcos hecha á pique;

pero de los siete asaltantes, á pesar de su fortuna y heroismo, sólo uno escapa incólume de la refriega, otro fué echado á pique por el efecto de una granada, tres se arrojaron á la costa y dos perdieron sus propulsores en choque contra las obstrucciones ó las rocas. Detalle interesante: un Oficial del torpedero ileso y dos serviolas se helaron en sus puestos de combate.

*
* *

Dos palabras acerca de la guerra Yanki-Española. Que el dominio del mar por el enemigo fué nuestra derrota es indiscutible. No quiero, perque no es correcto, discutir ningún detalle á ella referente. Sólo afirmo que el día en que nuestras Escuadrillas sucumbieron, sin muerte aparente, sin causa efectiva al ojo profano, se perdieron también todas nuestras fuerzas tácticas y nuestro dominio colonial. Nada ocurrió después del día luctuoso del combate, cuyo recuerdo entristece profundamente el corazón, que ningún poder humano pudiera evitar, diga lo que quiera la romántica sentimental y pueril ignorancia de ciertas gentes. Nuestras naves gloriosas al sucumbir, arrastraban consigo todo el poder de la patria localizado en aquellas regiones.

¡Dominio del mar! Es necesario que lo aprendamos, porque es agente del pasado y factor prepotente del porvenir próximo y del porvenir remoto. Obra desde los tiempos más lejanos de la Historia, y es su actuación cada vez más grande hasta los tiempos presentes. Cambiarán las armas; el progreso y el trabajo pondrán en manos del luchador medios más potentes de destrucción y defensa, porque ambas, ofensa y defensa, acción y reacción, crecen en marcha asintótica y no tiene límite su crecer. Pero siempre la estrategia de toda guerra

será el dominio de las vías de comunicación, y el predominio del máximo de fuerza sobre la fuerza debilitada y dispersa. Aunque cambien las armas, regularán su acción los principios fundamentales anteriores. El procedimiento logístico, el procedimiento táctico, los dos artes tomarán apariencias distintas; pero en el fondo de sus apariencias latirá lo que es eterno, el principio fundamental, el maravilloso «sea power». El cetro del mar cambiará de pueblos, cambiará ó podrá cambiar de naciones; cambiará ó podrá cambiar de continentes y de razas; pero él, el «sea power», producto del esfuerzo, del trabajo, de la ciencia en eterno desarrollo, será el medio de predominio de la fuerza máxima sobre la fuerza mínima, debilitada ó dispersa. Hay que figurar en él, y en la actualidad naves comerciales y naves de guerra. Escuadras que trasportan trabajo noble las unas, y Escuadras de combate que trasportan patria y nacionalidad las otras, son sencillamente, su modo de existir. Hay que conquistarlo, y lo que aquí se necesita son muchas cosas, pero la Escuadra de combate es necesidad esencial de la patria. ¡Inaplazable! Porque la juventud española quiere vivir, ¡quiere Escuadra de combate, y es preciso que se la den!



Volvamos á nuestra guerra. ¿Qué había dentro de la isla de Cuba? Una Escuadrilla que no era *flota en potencia, fleet in being*, porque estaba acorralada en bloqueo imposible de romper, y un núcleo enorme de fuerzas terrestres en la Habana. Pero esta fuerza no podía acudir al punto donde el enemigo hiriera, porque la comunicación terrestre era naturalmente invencible, y la comunicación marítima, canal viejo por el N. y todo

el bajo fondo del S. eran posesión del enemigo. Aquella fuerza estaba, pues, sofocada por la imposibilidad de moverse; era fnerza capitulable, como lo fueron en la Historia todas las que se encontraron en igual caso.

Pero supongamos por un momento qne las comunicaciones terrestres de Cuba hubieran sido facilísimas; admitamos la hipótesis de que en virtud de esta facilidad de trasporte el núcleo de la Habana hubiera tenido tan poderosa acción de distancia efectiva y moral, cual una Escuadra *fleet in being*, posee en la mar. La hipótesis es completamente temeraria, porque supone igual capacidad logística en tierra y mar. Admitámosla, á pesar de su imposibilidad. No hubiera sido entonces necesaria aquella marcha tan justamente celebrada del General Escario al territorio de Santiago, porque el núcleo de la Habana estaría de hecho en todas partes dispuesto á echar al mar á fuerzas invasoras. ¿Si ésta fantasía de hacer un Ejército *fuerza in being*, fuera posible, hubiéramos vencido?

¡De ninguna manera! Porque si en tierra existiera ó llegara á existir zona tan predilecta de civilización y progreso que sus comunicaciones internas alcanzaran grado tan alto de facilidad, en el momento de tocar el mar la fuerza terrestre quedara roto su poder estratégico. Las fuerzas españolas hubieran sido entonces capaces de destruir el Ejército invasor; y éste no hubiera pretendido la conquista directa. Pero las fuerzas navales dominando el mar aislaran el territorio cubano, su comercio moriría; con su muerte moriría también su potencialidad de cambio, su vigor interno material se eclipsaría, y este apagamiento de la actividad traería consigo el desgaste del vigor orgánico traducido en fuerza, y el aplanamiento moral por impotencia. Se vá la vida, se aminora la vida, decae el espíritu: es ley evidente.

No tenía, pues, solución el problema español, porque era el mar del enemigo. Si en el pasado las victorias del mar fueron tan grandes, en el porvenir serán de tal modo maravillosas, que creo no puede soñarse hoy ó imaginarse su magnitud.

Acaso alguien considere esta teoría del «sea power» sobrado radical y exclusivista. Hasta pueden atacarla y ridiculizarla. ¡Bah! Respeto su opinión, porque á la postre no ha nacido nadie todavía que esté en la posesión de la verdad absoluta en orden á ningún linaje de conocimientos; pero me parece que la indicación del pasado permite esta exploración ó mirada al porvenir, Quien domine el mar, dominará la tierra. Es un grito de la Historia.

* * *

Dominar el mar es la primordial objetividad de la guerra naval, su concepto esencial ¿Cómo se domina? Batiendo la flota enemiga. Ni más ni menos.

¿La estrategia terrestre ha consistido jamás en otra cosa? Base de operaciones, línea de comunicación, fuerza táctica que avanza á destruir la fuerza táctica enemiga: ésta es la estrategia terrestre.

Lo mismo en la mar.

Si la superioridad de las fuerzas propias permite su subdivisión en núcleos, pero decisivamente más potentes que los del enemigo, se realiza la división, y cada fuerza separada del tronco ejecuta igual serie de operaciones.

Lo mismo en la mar.

La fuerza terrestre más difícil se bate á la defensiva, pero su objetivo es el Ejército ofensor; aunque se defienda no abandona un instante su objetivo que es el Ejército enemigo.

Lo mismo en la mar.

¿Cómo un Ejército débil bate un Ejército fuerte? Debilitándole, cansándole, fatigándole, esforzándose en dominar sus comunicaciones, aminorando su fuerza.

Lo mismo en la mar.

¿En qué se apoya la fuerza terrestre á la defensiva? En campos atrincherados, en plazas fortificadas, al amparo de cañones y obstáculos que impidan la aproximación del enemigo. La Escuadra de defensa se apoya en sus puertos militares y aglomera en ellos defensas móviles y fijas que son de acción ofensiva de pequeño radio, el necesario para el dominio pleno de las aguas locales en que radica la Escuadra.

¿Debe haber en tierra muchos lugares fortificados? ¿Debe sembrarse una zona militar de plazas fortificadas para facilitar la movilidad del Ejército de defensa, con pretensión de atacar precisamente en el instante y lugar en que el enemigo aparezca debilitado? Aparentemente, sí; en realidad, no; porque todo el gasto de defensas fijas es disminución de gastos en la fuerza estratégica, que es la que en definitiva vence por el choque.

El problema es el siguiente: Un capital se emplea en dos direcciones. La una es la utilidad definitiva; la otra, por sí, no tiene ninguna, pero facilita y es necesaria para la obtención de la primera. ¿Cómo emplearemos este capital? Dando á lo que no es útil aisladamente, aunque necesariamente en el conjunto, lo puramente preciso, y el resto, cuanto más mejor, á la fuerza productora de la utilidad.

Si valiera el símil, diría: el elemento útil es el vapor de la máquina; gastemos en peso muerto, en espesores lo menos posible, lo estrictamente necesario. La armonía entre los dos factores es el secreto del éxito.

La exclusiva de escuela que obligue á gastar en una dirección con detrimento de la otra, conduce á error

evidente; pero de los dos errores que son consecuencia del procedimiento, es sencillamente absurdo gastar en lo que no se bate, y por consiguiente no puede vencer.

En el mar vence la Escuadra, porque es la fuerza que se bate.

Es, pues, la Escuadra el elemento motriz, el determinante de la victoria. Los puertos militares y defensas móviles y fijas, el espesor, el peso muerto.

Debemos, pues, escoger los puertos militares en los lugares de la costa esencialmente estratégicos, acumular en ellos defensas fijas y núcleos de defensa móviles: pero puertos y defensas lo exclusivamente necesario.

Cuanto menor gasto se emplee en ellos, con tal que satisfagan á su misión, mejor, porque la Escuadra es la que vence y ella es la absolutamente necesaria.

Con lo cual doy por terminado este artículo intercalado que facilitará la labor del siguiente.

Concreto mi pensamiento en los siguientes términos, que, á mi juicio, encierran todo el cuadro fundamental de la guerra naval, cualquiera que sea el objetivo definido de la misma.

Las armas de defensa, exclusivamente de defensa, sin otra finalidad que su función de defensa, aisladas, sólas, *no sirven para nada*, y son un gasto absolutamente inútil. Su utilidad esencial es apoyar la Escuadra y facilitar su acción.

La objetividad de la guerra naval es esencialmente el dominio del mar, cualquiera que sea la finalidad definitiva.

El instrumento de la guerra naval es la Escuadra de combate. El principio regulador de su acción en ambas estrategias de defensa ú ofensa, consiste en batir la flota enemiga.

Nación marítima que no posee Escuadra, no puede aspirar á nada y sucumbe sin combate.

IV

Entremos ya en la parte final comprensiva de las materias que me había propuesto tratar, y á fin de evitar al benévolo lector, si me ha seguido en el curso de estos artículos, la atención fatigosa que impone necesariamente todo escrito que refleja doctrina conocida y dominada por su propia ilustración, procuraré, en lo que resta, mantenerme en criterio de brevedad y exposición sintética, y á la par, llevar á sus últimas consecuencias las deducciones que de la teoría del «sea power» se derivan.

***

Fijemos, pues, la atención en nuestros archipiélagos.

Un eclipse, mengua ó debilitación de nacionalidad, de dispersión de nacionalidad, allí donde ésta tiene su propio y natural asiento, que es el territorio donde brotó y forjó su existencia en las vicisitudes de la Historia, debilita todos los vínculos y lazos de carácter material é inmaterial que unen á las provincias externas al perímetro de la nacionalidad con ésta. Se debilita el centro de la vida, es natural que su vigor llegue también debilitado á las regiones periféricas.

Parece lo que digo abstracción de idea y lujo de frase, y no hay tal cosa. Es una realidad evidente que puede el amor de patria negarse á contemplar; pero que existe de hecho, y hasta ha poco tiempo y quizás hoy mismo estaba patente á nuestros ojos, aunque ciegos ó con pretensión patriótica de ceguera, quisiéramos no verlo é ignorarlo. Debilitación de nacionalidad es mengua, disminución de vida externa y, por consiguiente, decrecimiento de «sea power».

Este eclipse accidental que los desastres ocasionan por virtud de ley inevitable, se agrava y agranda si es acompañado de fenómenos de dispersión, ó sea de particularismo regional, tan graves y fatales en nuestra patria.

De algún tiempo á esta parte se suelen oir frases nuevas, reveladoras ó precursoras de un nuevo espíritu que no se sabe si hará su aparición en plazo breve ó en plazo remoto, si es una esperanza próxima ó una esperanza inaccesible á nuestros afanes. Se oye, por ejemplo: hay que unir las mesetas centrales á la faja litoral; nivelar la patria en lo material con el aumento de las vías de comunicación, y en lo moral, llevando aires marítimos, ambientes saludables de mar á las regiones altas de las Castillas, donde asienta la capitalidad. Todo ello es muy verdad, pero se olvida que el buque de guerra, la nave de combate que representa al Estado en los puertos litorales y á la nacionalidad en los mares territoriales extranjeros, es vínculo de unión más poderoso que cualquier otro que se pretenda imaginar.

No hay nada que más satisfaga al sentimiento de patria que sentirla fuerte, *verla* fuerte y ondear su bandera en el buque acorazado que con relación á la patria es el Estado en toda la magnificencia de su vigor, recogiendo y protegiendo y amparando los miembros de sus costas y archipiélagos, infundiéndoles sentimientos de

honor nacional y confianzas lisonjeras en su porvenir, y con relación á los Estados extranjeros es la nacionalidad visible que actúa, se manifiesta y vive porque puede obrar, porque la nave y sus armas son su fuerza y medio externo de su acción.

No quisiera extremar la doctrina, pero puesto en su camino no es posible eludir su consecuencia; y ésta es que el síntoma, el germen de infección, el veneno más mortal que puede aparecer en el ambiente de una nacionalidad, es el desamor á su Marina, porque sin Marina hay patria muy amada, misticismo noble de las almas grandes; pero positivamente no hay nacionalidad ó es nacionalidad que se dispersa y apaga.

Sin «sea power», sin fuerza naval, sin poder marítimo, la dispersión moral es un fenómeno oculto ó patente, nebuloso ó lucido, consciente ó inconsciente, pero de existencia efectiva más ó menos atenuada.

Esto que digo, expuesto con un carácter de generalidad que no se concreta en parte alguna, ni región determinada, peninsular ó insular, porque en la mirada he procurado abarcar todos los signos de aminoración nacional, son fenómenos que se desarrollan en tiempo de paz; pero, cuando la guerra surge, se acusan con más relieve, y en lo militar, en lo exclusivamente naval, es irremediable la desintegración externa; con lo cual quiero decir que si una supremacia naval, ó lo que es lo mismo, que si Escuadras de combate dominan en el Mediterráneo y el Atlántico, nuestros archipiélagos están perdidos en el concepto territorial, son miembros separados y cortados del tronco peninsular, porque quien une es el poder naval y quien destruye también.

Producen, pues, las Escuadras nacionales con su dominio del mar algo á modo de poder estratégico de la paz que acciona sobre los espíritus y los enlaza en amores y entusiasmos de nacionalidad, como igualmente enlaza

territorios costeros, vigorizando la unidad geográfica cuya interna orografía, fragmentando la totalidad del territorio y dificultando la comunicación fué siempre causa de movimiento centrífugo, de tendencia excéntrica en los miembros, ó regiones, ó reinos de nuestra península. El estado nacional, máxima representación de la patria, esencia de la nacionalidad, la nacionalidad misma personificada apareciendo patentemente, tangiblemente, con las naves de guerra, en el extenso borde de la territorialidad geográfica que cierra en el Pirineo, enlaza, por virtud de la fuerza moral de aquellas naves, emanación de su fuerza efectiva, mucho más, infinitamente más que mil discursos parlamentarios henchidos de flotante y arrebatadora elocuencia. Bello es el arte del buen decir y del exponer la idea; pero, la idea no traducida en fuerza visible es idea nada más, que en nada queda; y así el Estado nacional, si como idea llega á todas partes, con gran facilidad en todas partes se desvanece ó atenúa si no aparece viviente á los ojos, en la verdadera forma de su vigor y de su vida que son las Escuadras de combate.

Convida la doctrina para quitarla su sabor de abstracción, á buscar ejemplos históricos demostrativos de su verdad. Ninguno más evidente que la nuestra propia. Una contínua disgregación de inmensos territorios por falta de ligadura naval, un Estado nacional que se recoge y retira por falta de fuerza naval, y una nacionaidad, en fin, en contínua debilitación y achicamiento es la modalidad innegable de nuestra vicisitud histórica. Hoy mismo piden descentralización espíritus que por tal entienden despertamiento de vida; pero otros, extraviados, traducen ó tradujeron el concepto en sentido de disgregación efectiva, merma de nacionalidad, y yo no sé hasta qué grado influiría en esta perturbación la desapaiición de los atributos de la fuerza nacional, ó

sea de sus Escuadras, las cuales, como antes dije, son el Estado en el mar territorial y sus puertos litorales y la nacionalidad en el mar libre y mares territoriales extranjeros.

Si en historias ajenas fuéramos á buscar demostraciones de la doctrina que á muchos parecerá más aparatosa que sustancial y fuere este momento ocasión propicia de investigación, nada sería más fácil que encontrarlas buscándolas bien. Pero el aficionado á lecturas marítimas de reciente aparición ó de publicación relativamente moderna, no tiene que ir muy lejos y perder el tiempo en labores fatigosas de recorrer muchas páginas para aprender hechos sorprendiendo su ley y su generalización, porque Callwell, en su historia de la influencia naval en las campañas terrestres desde Waterlóo, ofrece numerosos ejemplos de prueba y meditación.

Seguramente en Bonamico, ilustre escritor italiano, menos historiador que los demás escritores navales, pero mucho más filósofo que todos ellos si se hace excepción de Mahan, podrían encontrarse doctrinas parecidas aunque envueltas en cierta nebulosidad que dificulta la percepción clara de las alturas á que él se remonta. De cualquier modo no puedo resistir la tentación de citar dos campañas que trata Callwell con bastante extensión: la independencia griega y la guerra civil chilena.

En ambas pudiera decirse que la ligadura naval lucha contra la ligadura terrestre, y en las dos triunfa, definitivamente, *y azoca en firme la malla* el poder naval, las naves que en el mar operan.

Son los griegos, en la primera campaña citada, el poder naval que une en el mar sus costas y archipiélagos, luchando contra una orografía interna que fracciona y dispersa sus fuerzas. Son los turcos la ligadura terrestre que pretende romper y aplastar una nacionalidad latente que surge á la vida, apoyándose en el mar.

No carece, por completo, el poder otomano de fuerzas navales, pero casi siempre son derrotadas por las griegas, que las acorralan en el Bósforo, y el predominio naval, ayudado por intervención *naval* europea, concluye por vencer, y Grecia es Grecia y será siempre Grecia mientras en el mar se apoye, porque en su dominio está el secreto de su independencia.

Turquía es, desde entonces, nacionalidad que se dispersa por internos fraccionamientos de pueblos y de razas; es además, principalmente, cual lo demuestran sus desastrosas campañas, por ignorancia suprema del poder naval, porque su enemigo del Norte domina el mar Negro y sus mares Mediterráneos son dominados por la civilización naval, por el «sea power» europeo. Podrán las dos fuerzas del Norte y del Sur que en él concurren y á derrumbarlo tienden, mantenerse en equilibrio por mútuo recelo de su vigor, y á ese equilibrio deber su existencia; pero ¿quién lo ignora? El día que la balanza se incline y el equilibrio se rompa, Turquía europea no existirá, porque la civilización europea es el trabajo, el amor de la ciencia, la nave comercial y la nave de guerra, y Turquía no es nada ni nada significa y representa en esta fecunda y gloriosa labor de Europa.

Liga y ligará siempre la fuerza naval porque es la nacionalidad traducida en fuerza que, como todas las fuerzas que lo son realmente, en esencia y forma, en espíritu y cuerpo, obra en lo material como cordón en tensión que consolida y entrama las estructuras territoriales de la nacionalidad forjando unidades geográficas, y obra también en lo moral sofocando el movimiento anárquico y de torbellino de los espíritus desorientados, para los cuales, la imágen amada y hermosa de la nacionalidad se desdibuja y desvanece en sus conciencias. No comprendo que no se *vea* esto con inmensa claridad. No es lujo de frase y recreo de idea: es un hecho patente, una

realidad evidente, lo mismo en evoluciones de gran período histórico que en perturbaciones de nacionalidad, de accidente ó tránsito. Prueba:

La guerra civil chilena, anteriormente aludida, es un fraccionamiento político que se concreta en dos bandos: el uno esencial y exclusivamente terrestre, el otro esencial y exclusivamente naval. Balmacedistas y Congresistas luchan respectivamente en tierra y mar. Las fuerzas representantes de las dos direcciones políticas son: de la una el Ejército que domina el territorio, de la otra la Armada que domina el mar y, por consiguiente, las 900 millas de costa de la faja de mucho largo y poco ancho que constituye el territorio chileno.

En apariencia un observador superficial juzgara, en los comienzos de la escisión, que el triunfo está en la tierra inevitablemente, porque al fin, en la tierra se apoyan y viven los hombres que gobiernan los pueblos y de los pueblos reciben su fuerza. La tierra es el asiento de la vida, pero la vida es la nave, su exteriorización, su verdadera fuerza, y aquellas pocas naves chilenas, ligando con ligadura creciente las 900 millas de costa, escogiendo para su acción el puerto que más les acomoda, facilitando ó permitiendo el cambio comercial de la región que se proclama adicta é interrumpiendo la de la hostil, concluye por azocar y vencer en toda la extensión de la faja chilena.

Y eso que los Balmacedistas tuvieron *torpederitos* que dieron, por cierto, bastante juego: pero, los juegos de torpederos son juegos brillantes de heróico resplandor que apagan pronto. Son locales, pirotecnia de momento y de lugar, que no trasciende á distancia. Dominan, cuando pueden, zonas locales de escaso rádio, pero quien liga, y por consiguiente, quien vence, es la Escuadra incontrastable que recorre costas y mares, porque en ellos

permanece y su fuerza concentrada hiere donde le place y todo lo domina con su poder.

*
* *

Juzgárase que lo expuesto carece de relación directa con el estudio y valor local de nuestros archipiélagos ó provincias insulares. No hay tal cosa, porque lo que se infiere ó pretendo deducir, como verdad incontrovertible de lo que dejo dicho, en lo que tiene de genuinamente militar, es que cualquiera que sea el valor táctico y estratégico de nuestros archipiélagos, virtualmente están perdidos cuando nuestra Escuadra esté aniquilada. ¡Es inútil decir majaderías! Hoy España no tiene Escuadra de combate; pues bien, si una supremacía naval pretendiera la posesión de aquellos lugares, y para lograrlo en guerra con España se empeñara, desde el momento que la Escuadra enemiga cruzara el Estrecho, *virtualmente* estaba perdido el archipiélago balear y también lo estaba el archipiélago canario. No decirlo en estos términos, es hipocresía innoble de pensamiento. Sólo una ignorancia total de lo que el poder naval significa y de su aplastante acción, puede no incurrir en el anterior pecado al pretender la negación de este aserto.

¿Pero hay en España quien tenga derecho al desconocimiento de esta evidencia después de lo ocurrido? ¿Hay quien dude que en Santiago y Cavite perdimos nuestro imperio colonial, porque era enemiga nuestra una supremacía naval incontrastable, de valor inmensurable comparada con la nuestra? Grande es el valor estratégico del archipiélago balear, aunque acaso no tanto como muchos se figuran; grande es el valor táctico del puerto militar de las Baleares y mucho puede y debe aumentarse, pero, repito, *virtualmente* está perdido en

cuanto una Escuadra enemiga no contrastada asome en el horizonte.

Las defensas locales, el valor y patriotismo de los defensores retardarán el vencimiento efectivo, pero llegará inevitablemente.

La doctrina, lo de siempre; el mar es del enemigo, no hay para nosotros vía de comunicación, no hay posibilidad de socorro, el enemigo transporta y concentra su fuerza y hiere donde quiere, siempre donde no le esperan... y, naturalmente, domina, vence y se apodera de territorios indefensos, porque quien defiende es la Escuadra que no poseemos.



Podría seguirse la historia del archipiélago balear, y en todas sus vicisitudes advirtiérase la comprobación de la doctrina naval. Si el mar que á él nos une es de dominio disputado porque hay poderes navales en función, cabe la posibilidad de socorro. Si el mar es de dominio no disputado y la potencia de dominio es nuestra, nuestros archipiélagos son inatacables y coeficiente grande de nuestro poder, porque en ellos podemos apoyarnos. Si el dominio es del enemigo sucede lo contrario: un relato breve de dos operaciones navales contra este archipiélago, facilitará la posesión completa de la doctrina y de su aplicación.



En el año 1756, empezó entre Inglaterra y Francia la llamada guerra de los siete años. Era posesión inglesa desde los tiempos de Felipe V el archipiélago balear y Mahón, el puerto militar histórico, punto de apoyo de sus fuerzas navales. La situación central de este puerto en la cuenca occidental del Mediterráneo, tenía entonces

para Inglaterra un valor extraordinario, acaso más grande del que tendría actualmente. Esta característica de *centralidad de situación*, que en lo estratégico militarmente y en lo estratégico comercialmente, realza tanto la importancia de un foco de operaciones navales, era natural que fuera motivo poderoso de incentivo para pretender y disputar su posesión. Colocado Mahón entre Gibraltar y Tolón, promediando aproximadamente su distancia, mirando á todas las costas mediterráneas, era soberbia situación para mover hacia Tolón una Escuadra agresora; para mantener el contacto, mediante exploración á distancia, con Escuadras francesas enemigas que en aquel puerto militar se apoyaran; para recibir refuerzos, en línea no interrumpida de comunicación, desde Gibraltar; y finalmente, para atacar y caer sobre cualquier punto de la costa de Levante española.

No es, pues, extraño que adelantándose Francia á la declaración de guerra; fraguara y emprendiera una expedición para expugnar á los ingleses y conquistar á Menorca por sorpresa.

Demuestran la importancia que al buen éxito de la empresa se concedía, la magnitud de los preparativos realizados y la fuerza efectiva puesta en movimiento. Consistía ésta en 12 navíos de línaa al mando de *La Galissoniere* y 150 transportes con 15.000 hombres de desembarco á las órdenes del Duque de Richelieu. El mar no era de dominio disputado, porque la sorpresa, cuando la guerra no ha sido declarada, excluye naturalmente aquella cualidad; y á mayor abundamiento las fuerzas navales inglesas dispersas en otras regiones, no tenían acción efectiva ni de distancia en esta parte del mar Mediterráneo. La operación se realizó como se ejecutan siempre las de su índole. Las fuerzas terrestres desembarcan donde el enemigo no espera ó es impotente

para impedirlo por la supremacía incontrastable de la fuerza naval, y verificado el desembarco, la fuerza naval ó Escuadra agresora se traslada á su verdadero objetivo, que es el puerto ó foco naval para bloquearle. La fuerza terrestre desembarcada opera en tierra y se aproxima, apoyada de flanco por la naval, al mismo punto. Si el mar es de la fuerza naval porque no hay otra que contrastre su dominio, ella y la que tiene en tierra, dueñas ambas de la comunicación, dueñas del dominio estratégico, reciben los recursos necesarios para la continuación y persistencia de las operaciones. El secreto del éxito no está en la tierra, está en el mar. Salta esto á la vista aunque hay muchos que no lo entienden por ser su ceguera irremediable ó mal intencionada.

Pero, ya que al punto me sale, como complemento de doctrina, bueno será advertir, que la dificultad de dominar y mantener alejadas las fuerzas invasoras, no está del lado del mar sino del frente de tierra; y así, en situaciones análogas, de la cual es una imagen exacta la nuestra en Santiago, los cañones que miran al mar, aunque conservan alejadas las Escuadras enemigas, por lo cual son necesarios, no son determinantes de victoria, porque la Escuadra enemiga sabe que el éxito no está en batirse con las fortificaciones, sino en impedir que lleguen recursos á sus defensores. La misión naval es esencialmente estratégica: bloquear el puerto enemigo y mantener libre la comunicación marítima para sí propia y la terrestre desembarcada; la misión terrestre es esencial y exclusivamente táctica: atacar y vencer tácticamente. Su acción es consecuencia, corolario posible de la primera; pero la primera es la esencial porque sin ella no hay comunicación posible.

Aumentar, pues, cañones, en el frente de mar, dejando la retaguardia descubierta, suele ser, y abundan ejemplos, error candoroso, porque donde está el peligro

directo es en el frente de tierra que es el que primero y más intensamente sentirá sus efectos.

Verificóse, pues, en el mes de Abril, la operación. Realizose el primer desembarco en la costa occidental de Menorca, expugnando á los ingleses del fuerte Citadela. De seguida, cayó la isla entera en poder del invasor cuya supremacía numérica era incontrastable, y la misma ciudad de Mahón se rindió sin disparar un tiro. Una fuerza táctica transportada hacia un paraje costanero, cuya capacidad de defensa es susceptible de previa valoración produce siempre estos efectos, porque, naturalmente, se transporta lo necesario para vencer y nunca menos.

A partir de esta primera fase de la operación, quedan los fuertes del puerto de Mahón bloqueados por la Escuadra francesa, y el territorio balear, hasta el alcance ó zona máxima de acción de las bocas de fuego de aquellas fortificaciones, en poder de la fuerza terrestre desembarcada.

En lo táctico no están vencidos, porque los elementos de defensa acumulados en los fuertes de la boca, principalmente en San Felipe, en hombres, cañones y vituallas es imponente, y como es natural, esta patriótica previsión inglesa, excluye la posibilidad de un vencimiento rápido. No están, pues, vencidos en lo táctico; pero estratégicamente sí, porque la vía de comunicación, el mar, la arteria de la vida es de las fuerzas navales francesas bloqueadoras, mientras las inglesas no aparezcan á contender su posesión

Decía antes, y así era en efecto, que no había Escuadra inglesa de acción efectiva ó moral sobre aquellas aguas, porque la más próxima, Escuadra del Almirante *Byng*, radicaba en aguas de Santa Elena.

He llamado en otra ocasión á la fuerza moral de las Escuadras que á distancia se trasmite y en la lejanía

actúa, radiación de su poder efectivo, porque su aparición en el mar local de las operaciones es un hecho posible, y la posibilidad de su aparición evoca los efectos desastrosos del hecho real, el cual trasforma ó puede trasformar en desastre, aventuras de esta índole iniciadas con fortuna. En ésta, por ejemplo, si en la travesía de Tolón á las aguas de Menorca, los buques de *La Galissoniere* hubiéranse encontrado con la Escuadra inglesa, y entre las naves de ambas huestes no existiera desproporción muy grande, ¿que hubiera sido de aquellos 15.000 hombres que los 150 buques de trasporte conducían? Si las aguas de Cuba hubieran sido de dominio disputado, si nuestros buques de guerra por su número y potencia, hubieran contendido la posesión naval, ¿qué Ejército yankée habría puesto jamás la planta en el territorio cubano? ¡Siempre lo mismo! Por inmensa que sea la fuerza táctica es mero fantasma sin realidad y cual fantasma se disipa si no es dueña de la comunicación.

Pero esta evocación de un desastre imponente no podía perturbar la operación francesa, porque el Almirante *Byng* tardaría muchos días en aparecer. Su radiación, como todas las radiaciones, se atenuaba y perdía con el exceso de su distancia.

Siguió el bloqueo, porque los fuertes confiaban siempre en que las naves nacionales vendrían á libertarles. Esta esperanza les infunde alientos y se defienden con heroísmo. Llega, por fin, la Escuadra inglesa; es derrotada por múltiples causas que no son de oportuna citación aquí. Forzado su Almirante á retirarse queda la bandera francesa dueña del mar y Menorca se rinde á los franceses.

***

Como todo lo que conviene á este archipiélago es de tanta importancia, me conviene aludir brevemente á la

operación de 1781, por la cual pasó á nuestro poder, al cabo de más de medio siglo de habernos sido arrebatado. Se logró su reconquista durante la guerra de independencia de los Estados-Unidos.

Todo el mundo lo sabe: tenía enfrente Inglaterra á Francia y España aliadas de la antigua y poderosa colonia inglesa, dominadora hoy por sus triunfos navales, en el mar de las Antillas y archipiélago filipino. Las fuerzas navales inglesas, siguiendo un plan estratégico muy discutido hoy y hasta muy censurado por muchos críticos, no estaban concentradas en Europa, según, al parecer, aconsejaban, la tradición naval y los buenos principios de la guerra, sino en los mares lejanos de ambos hemisferios. Occidente del Atlántico en toda la extensión del mar Caribe y costa yankée y en la India. Teatros ambos extensos de operaciones navales, que acaso fundaron y definieron todo el arte del encuentro de Escuadras, que adquirió su aplicación en las guerras de la revolución y del imperio.

Hago esta digresión para hacer ver en ojeada comprensiva, que el alejamiento de las fuerzàs inglesas facilitaba el predominio en aguas de Europa de las aliadas de Francia y España. Desgraciadamente las de ambas naciones más estuvieron inspiradas ó regidas por criterio de reconquista de territorios (Gibraltar y Menorca), que por aniquilamiento de la flota adversaria, el cual, de ser seguido con firmeza inquebrantable de propósito, sabe Dios qué grado hubiera alcanzado con el trascurso del tiempo.

Como digo, la dispersión de las naves inglesas permitía, con facilidad relativa, la supremacía de sus adversarias en el Mediterráneo. Dominaba en éste y también en las costas del Atlántico, la Escuadra aliada al mando del Almirante español *Córdoba* y bajo la influencia de su protección, que interceptaba y ciertamente imposibilitaba

el socorro de una Escuadra de inferior poder qué cruzara el Estrecho hacia el fondo del Mediterráneo burlando su vigilancia, pudo realizarse la empresa de la reconquista de Menorca, al mando de las fuerzas invasoras del Duque de Crillón.

Nada diré del éxito de esta operación, cuyo término victorioso se logró al cabo de algunos meses de asedio mantenido tenazmente por nuestras fuerzas y con heroísmo por sus defensores, porque mi objeto es, exclusivamente, afirmar una vez más, que el dominio del mar por nuestra parte fué el factor predominante y esencial del éxito.

No ocurrió lo mismo en Gibraltar, porque el poder naval enemigo, la Escuadra del Almirante *Howard*, pudo introducir refuerzos burlando, con tanta temeridad como fortuna, al Almirante *Córdoba*. Lo de siempre; donde llega el poder naval hay defensa posible, y Gibraltar no se rinde; donde no llega es imposible la resistencia, y Menorca cae en nuestro poder (1).



En definitiva, cualquiera que sea el valor estratégico y táctico del archipiélago balear (y lo mismo digo del canario), lo que es preciso no olvidar es lo que antes afirmé. ¿Queremos conservarlos? ¿Es realmente Mahón un magnífico puerto militar? Pues no hay más que una sola manera de conservarlo y utilizarlo para los fines de la patria, y esta sola manera consiste en tener Escuadra de combate que dispute mar y en él pueda apoyarse en las eventualidades de una guerra. Acumulad en él todo el lujo de defensas que gustéis; si el mar es del enemigo,

(1) Ruego al lector perdone la insistencia en la misma idea, porque es la única esencial que hay en la teoría, de la cual son siempre corolarios inmediatos todas las demás.

porque la Escuadra española no existe, Mahón será inevitablemente de la supremacía naval que pretenda su conquista.

***

¿Es grande el valor estratégico de Mahón? ¿Es superior ó inferior al de Gibraltar? Parece natural agotar el tema aclarando lo que piden ambas interrogaciones.

Prescindamos por el momento del valor táctico de Gibraltar, que ha sido objeto de discusión en la prensa española precisamente en estos días.

Consideremos separadamente las dos cualidades, y en la estratégica resulta en el acto superior Gibraltar porque es uno de los puntos del globo que posee en grado máximo la cualidad ofensiva, pero es de advertir que el buen entendimiento de esta cualidad exige que no se la atribuya al puerto mismo por su magnífica situación, sino á la Escuadra ó buques de guerra de cualquiera de las categorías que en conjunto forman las fuerzas navales. Acorazados, cruceros, buques mercantes armados en guerra y hasta destroyers y torpederos apoyados en Gibraltar, si no hay fuerza naval superior que imposibilite sus operaciones, *cierran* completamente el Estrecho. Su valor estratégico es *nulo* en el momento mismo en que el poder naval desaparece, porque la fuerza movible, la que al mar se lanza y en él se bate y opera, es la única que realiza el milagro. En este momento Gibraltar, en nuestras manos, no nos serviría de nada, antes bien de peligro por las codicias que su posición inspiraría; característica triste de la costa mediterránea española, de la de enfrente africana, y de nuestros archipiélagos. Valen mucho estratégicamente. Cada vez valdrán más. Serán inevitablemente objeto de codicia de los poderes navales

predominantes, de lo cual se infiere que acaso esperan á la patria días más tristes que los pasados.

Repito, pues, que todos los cañones de Gibraltar, todas sus defensas, todos los millones de libras esterlinas que en el trascurso de los años ha acumulado en él la previsión inglesa, en el momento actual no nos serviría sino de peligro, porque lo que piden su situación y defensa son Escuadras que utilicen aquellas cualidades. Sin Escuadra las defensas son simples estructuras, peso muerto; por sí, no sirven para nada.

Corre por el Estrecho de una manera contínua un verdadero torrente de vida comercial europea. Fuerzas navales en Gibraltar interceptan y estrangulan la arteria de Europa por la facilidad inmensa de su acción. No tienen más que abocar el puerto y están, sin debilitación alguna, en el mar de su dominio. Pero para que este fenómeno se desarrolle en toda su magnificencia, es necesario que aquella fuerza sea incontrastable y señora del mar, que su acción sea libre, porque de no serlo se aminoran enormemente sus efectos.

Para aclarar la idea hagamos una hipótesis: Inglaterra contra Francia. Tenemos en el acto concentración de fuerzas navales en el canal de la Mancha, en Tolón y en Gibraltar. Escuadras que toman posiciones, y nada más que por este hecho, por esta colocación inicial de las fuerzas combatientes, no cruza el Estrecho la bandera francesa y no hay obstáculo alguno á que lo cruce la inglesa, porque sus aguas, en cuanto vía libre hasta entonces de beligerantes y neutrales, es de neutrales y de Inglaterra. Claro es que el aspecto inicial, el cuadro inicial de partida se descompone pronto, porque ninguna de las dos fuerzas mediterráneas van á luchar así, estáticamente. Pero cualesquiera que sean sus movimientos posteriores, que, en definitiva, se traducirán en choque de Escuadras, si tiene Inglaterra potencia ofensiva para

penetrar en el Mediterráneo, dejará siempre á sus espaldas una base de operaciones para una retirada accidental y una interrupción completa del comercio enemigo que pretenda su paso por el Estrecho. Habrá más; si no es posible la unión de fuerzas del Norte francesas con las del Sur por estar ocupadas y contenidas por las enemigas en el Canal de la Mancha, una pequeña fuerza naval inglesa en Gibraltar impedirá cualquier transporte de material militar. En lo militar y en lo comercial Gibraltar desune las fuerzas enemigas. El centro de gravitación de la guerra se traslada, apenas comenzada, á la cuenca occidental del Mediterráneo, cuyo espacio es, principalmente, todo el teatro de operaciones, y si la ofensiva inglesa, como parece probable, es prepotente ¿de qué servirán á Francia sus puertos militares de Ajaccio y Bizerta? ¿Se separará su Escuadra de Tolón á operar en movimiento excéntrico para apoyarse en cualquiera de aquellos dos puntos? Corre el peligro de quedar para siempre cortada de su patria. Si no abandona á Tolón, la ofensiva inglesa se llevará á su propia costa y es evidente entonces, ó por lo menos tiene todo el aspecto de una gran probabilidad que, quedando muy separada la Escuadra bloqueadora de sus bases de operaciones (Gibraltar ó Malta), necesita de una subsidiaria que le permita repostarse en la vecindad, cuanto más próxima mejor, del enemigo, objeto directo de su ofensiva. ¿Podría ser Mahón esta base accidental ó subsidiaria?

Posible es, pero no probable todavía en esta fase de las operaciones en que la ofensiva mantiene la plenitud de su vigor. ¿Quién impediría á Inglaterra tomar una rada en el litoral enemigo ó en el litoral español para repostar sus naves de guerra, transbordando de sus carboneros y transportes lo necesario para la persistencia de su movimiento ofensivo? ¿La bahía de Rosas, por ejemplo, no les sería útil en este concepto? Claro es

que esto sería una trasgresión á nuestra neutralidad y un ultraje inferido á nuestra nacionalidad; pero el respeto á la neutralidad es letra muerta, concepto ridículo y despreciable de derecho internacional, porque no hay derecho sin fuerza que lo mantenga. No hay la razón, ni la hubo nunca, sin esa manifestación de su existencia. Todos los derechos mueren en cuanto desaparece su vida que es la fuerza; y así España sin Escuadra, no podrá oponerse á que sus aguas sean ó puedan ser la base movible y pasajera de la acción ofensiva de la fuerza naval inglesa. Colocada ésta en las aguas territoriales enemigas, aunque cruceros volanderos franceses en en Bizerta, asestarán golpes al comercio inglés y éste sentirá sus efectos, toda la vida mediterránea francesa queda cortada en la misma costa francesa, en Gibraltar y Malta, mientras el flujo, la corriente inglesa, sostenida desde Suez á Malta y casi sostenida desde Malta á Gibraltar, para entrar luego en la corriente oceánica de mínimo peligro, mantendrá activa la energía inglesa. Este aspecto de la situación no excluye la debilitación de la ofensiva siempre posible. Averías irremediables con los recursos de á bordo, malos tiempos, la necesidad de reposo accidental..., etc., quizás obliguen á las fuerzas inglesas á recogerse á puerto para desde él obrar estáticamente á la espectativa de nuevo período de ofensiva, y entonces ninguno como Mahón ofrece mayores cualidades para el éxito por la *centralidad* de su situación.

Definamos esta situación. Es central, porque desde él se domina la línea estratégica enemiga, Tolón, Ajaccio, Bizerta. Una exploración extensa hacia esta línea permite vigilar el movimiento de la Escuadra francesa. El trayecto á recorrer es mínimo respecto á cualquier punto de ella; cuanto menor es este recorrido más eficaz es la ofensiva estática por la exploración, y más enérgico y breve el movimiento ofensivo de la fuerza que abandone

á Mahón para operar de nuevo. Se avaloran estas cualidades con la de quedar á retaguardia cubierta la comunicación desde Gibraltar, y de todo ello se infiere que Mahón es un magnífico puerto para apoyo de las Escuadras inglesas y que lo es también para las francesas, en el sentido de que con ella quedaría desprovisto su enemigo de tan excelente recurso.

¿Quién es, pues, superior? ¿Mahón ó Gibraltar? Si fuera posible que las fuerzas navales operantes se circunscribieran al espacio del mar á que vengo refiriéndome, Mahón, situación central, sería superior á Gibraltar vértice externo; pero bien claro se vé que, teniendo en cuenta el canevas estratégico de los dos litorales, Atlántico y Mediterráneo, todo el vasto teatro de operaciones, Gibraltar es más central que Mahón y está en el nodo logístico de la guerra, eje de giro de toda ella. De él partirá la ofensiva, y cuando haya partido dejando cubierta la retaguardia (circunstancia que implica el predominio naval en el Canal de la Mancha), Mahón aparecerá en toda su importancia y será tomado por la fuerza naval que lo necesite. Con cualquier otra hipótesis que no sean Francia é Inglaterra precisamente, sino combinaciones de fuerzas navales contendientes en el Mediterráneo, el peligro de Mahón será el mismo ó acaso mayor, si hubiese entre ellas equilibrio de poder.

*
* *

¿Es comparable Ceuta á Gibraltar? Su valor estratégico en cuanto á posición es exactamente el mismo, porque ambos lugares interceptan y dominan igualmente la gran vía. Tácticamente carece hoy de valor alguno y en nuestro poder, por las mismas razones con exceso

desarrolladas en este escrito, no tiene para los efectos de dominio militar posible en el estrecho, significación alguna. Como punto de apoyo para una flota predominante que no teme el ataque á su base accidental de operaciones y como apoyo también para dominio territorial del Norte africano en toda la extensión del Estrecho, es necesariamente codiciado. Se perderá probablemente en la primera contienda naval europea, si España no figura con Escuadra de combate entre las naciones beligerantes.

Consideraciones parecidas pueden hacerse respecto al punto militar de Tarifa, por cuya construcción abogan tantos. Creo, por las noticias que tengo de esta localidad, que el lujo exorbitante de millones que habría de emplearse en su construcción, sobrepuja á toda ponderación y hace retroceder la imaginación más atrevida. Un estado financiero, próspero y potente, vacilaría en acometerla. Además, mientras en Gibraltar ó en cualquier otro punto de ambas costas española y africana se apoye una supremacía naval, el valor de Tarifa, cualquiera que llegara á ser su importancia táctica, quedaría completamente anulado, porque lo repetiré mil veces, la cualidad de dominio no está en las fortificaciones, sino en las fuerzas navales que las fortificaciones protegen y defienden, si tienen libertad de acción. Si en Cádiz existe Escuadra superior á la enemiga que se apoya en Gibraltar, queda igualmente Gibraltar anulado porque quien cierra el Estrecho es la Escuadra más poderosa que domina el mar. Para su acción ofrecería evidentemente, mayores facilidades Tarifa que Cádiz, por su contacto directo con la derrota estratégica; pero esta superioridad, aunque efectiva, contrastada en la realidad tiene mucho menos valor, muchísimo menos del que á primera vista parece. Pretender otra cosa es reducir el espacio de dominio de una Escuadra á las aguas locales

en que flota, limitadas por el horizonte sensible, y esta suposición implica desconocimiento absoluto del poder efectivo de las fuerzas navales. No digo ya éstas, en movimiento, en ofensiva dinámica en el mismo Estrecho, sino obrando estáticamente desde el fondeadero gaditano, con sus exploradores y avisos en la zona de visión del Estrecho, obstruye el paso á fuerza naval de inferior poder. ¿Por qué? Por lo de siempre, por la actuación moral y efectiva, que consiste en la percepción clarísima é infinitamente fácil en el caso presente, de ser aplastada por la flota superior adversaria, en cuya influencia se encuentra desde el momento en que sus mútuos exploradores se ponen en contacto.

Resumen. El poder naval superior, ya en Cádiz, ya en Gibraltar, dominará el Estrecho. Le basta una sola base efectiva de operaciones, pues, las accidentales, pasajeras ó de ocasión, las tomará á su arbitrio en cualquiera de los dos litorales.

¿Quiere esto decir que Tarifa es despreciable para la supremacía naval predominante? No; Tarifa, gastando en la construcción de un puerto militar modesto, muchos millones, sería una excelente estación torpedera que avaloraría la acción de la Escuadra, situada en Cádiz; pero sin la Escuadra, Tarifa no vale nada; y aún con Escuadra, enfrente de un poder naval superior, dueño de otro punto del Estrecho, valdría muy poco, porque quien vale y domina es el elemento flotante, jamás el elemento fijo; el cañón que se traslada, no el encerrado en una fortificación.

***

No quiero terminar sin tratar brevemente el aspecto táctico de Gibraltar, que ha sido objeto de comentarios estos días en la prensa española con motivo de la

publicación en Inglaterra de un folleto de Mr. Bowles. Los datos de este escrito tienen muy escasa novedad por tratarse de asunto muy discutido en España, ha mucho tiempo, y frecuentemente, en las páginas de esta REVISTA, y fuera de ella, por Oficiales nuestros. No quiero rellenar este artículo de datos sobradamente conocidos, porque, en definitiva, lo que dice Mr. Bowles es lo que ya sabíamos. Desde las alturas de Sierra Carbonera y costa occidental del seno de Algeciras podemos batir el puerto militar inglés, gastando en cañones un dineral.

Gibraltar puede ser el foco de un fuego convergente de nuestras baterías repartidas en el litoral. Muy cierto, á ello nos asiste perfecto derecho teórico. Bien sabemos que este derecho perfecto carece de realidad en cuanto se cruzan unas cuantas notas diplomáticas; pero, demos por sentado que Inglaterra, reconociéndolo, contempla indiferente la construcción de aquellas baterías y que el problema está resuelto. No dispararán un sólo tiro. No lo dispararán en el caso de guerra de España contra Inglaterra, porque esta nación aplastaría de un sólo golpe toda la vida marítima nacional con el mero paseo de unos cuantos, muy pocos, de sus buques de guerra, por la costa española. No sólo nuestro comercio marítimo, sino todas nuestras plazas militares y comerciales se ofrecerían indefensas á los cañones de su Escuadra, y es, por consiguiente, ridículo pensar que los nuestros, en las costas de Algeciras, habrían de servir para algo.

Esto, en la hipótesis inadmisible de España contra Inglaterra.

Consideremos ahora, una contienda internacional europea de fuerzas navales y España, sumando de uno de los bandos; ¿pero es enemigo España apreciable? ¿Suma algo sin fuerza naval? Contra el grupo donde estuviera Inglaterra, considerado como enemigo, no ofreceríamos más instrumento de combate que los cañones de

Algeciras; y en cambio, indefenso, para que hiriera donde más le conviniere, todo el perímetro peninsular; y una frontera terrestre, la de Portugal, expuesta á sus agresiones invasoras, porque es preciso no olvidarlo, Portugal, aliado de Inglaterra, es un terrible enemigo.

La situación y sus consecuencias serían terribles para la patria; pero aceptada la absurda y temeraria situación, ¿quedaría Inglaterra tan debilitada en Gibraltar que fuere motivo de una derrota los cañones de las baterías españolas? ¡Qué locura! Si se ponen en acción contra Inglaterra todas las Escuadras europeas, no por el número que sería suficiente, sino por su falta de cohesión y dispersión estratégica, acaso la probabilidad del triunfo se inclinara del lado de la nación poderosa; ¿pero hay alguien tan loco que suponga posible la coalición continental contra Inglaterra? Tendría Inglaterra poderosas aliadas. Debilitada en Gibraltar posee á Malta en el centro mediterráneo; se apoyaría en las bases de aquéllas, y á mayor abundamiento, por el exponente naval prepotente del grupo en que ella figurara, tomaría para bases secundarias, más ó menos accidentales, en el litoral enemigo, en el español ó africano, las radas ó puertos mejor situados para su acción. Es, por consiguiente, bien escasa la importancia de los cañones de Algeciras, y harto cándidos los que en ellos cifren ningún género de ilusiones.

Para terminar, Mr. Bowles, de quien sospecho respetuosamente que es un tanto lucubrador, algo parecido á los que por acá se estilan cuando tratan este asunto de Gibraltar, se ha propuesto que su Gobierno construya el puerto militar á Oriente del peñon, y aunque el problema es un poco grave, de ser realizado, quedáranse los cañones de Algeciras con un palmo de narices.

***

Resumiré los elementos dispersos de este artículo.

La desaparición de la fuerza naval es, en la paz, moralmente, una aminoración de nacionalidad que prepara la disminución territorial en la guerra.

La nacionalidad, en nuestra patria, no es un concepto social totalmente integrado en la conciencia de la colectividad. Contribuye á la debilitación de este concepto la carencia de fuerza naval.

Estado de nación marítima sin fuerza naval, no es Estado en el orden internacional, porque Estado significa posibilidad de acción por la fuerza, y el primero de sus atributos y medios es la Escuadra de combate.

España, sin fuerza naval, no es enemiga en ninguna combinación europea en que entren fuerzas navales en función.

Sus archipiélagos serán, probablemente, posesión del poder naval predominante en función de guerra naval europea.

Todo el vigor estratégico de su litoral, principalmente el del Estrecho y posesiones del Norte africano, constituyen una gran debilidad; porque su cualidad estratégica excita la codicia de las fuerzas navales combatientes.

Lo que pide el litoral, por su cualidad estratégica, y la defensa nacional, es Escuadra de combate.





V

Al comenzar esta serie de artículos que con el actual finaliza, era mi propósito estudiar, desde el punto de vista genuínamente naval, toda la espantosa debilidad que se deriva de la extensión de nuestra costa, de la peculiaridad de su contorno y fraccionamiento y rotura, de la dispersión estratégica de sus archipiélagos, de la magnífica situación de ambos, y principalmente, de la potencialidad estratégica de la región comprendida desde Cartagena á Cádiz que forma uno de los lados del canal por donde fluye y corre vertiginosa intensa corriente de vida europea.

No he descendido en este relato especulativo á minuciosidades de carácter táctico é hidrográfico que están muy bien situados en estudios parciales ó particularísimos de puntos ó tramos litorales, porque la amplitud del tema intentado, inducía al espíritu á desentrañar del embrollo de los detalles la verdad comprensiva que los abarca, la generalización sintética ó de principio que los incluye; los axiomas fundamentales, en fin, que, á ellos acogido, guían la investigación analítica, apartándola de los escollos que las cuestiones secundarias originan. Por eso, desde el principio, recurrí á las teorías del «sea power» y de la *fleet in bing,* abarcando con ambas el

fenómeno ó concepto de la guerra naval, que no es, solamente, fuerzas navales en operación táctica ó estratégica, sino poderes navales en juego, ó lo que es lo mismo, vida de una nación contra vida de otra; fuerzas militares que combaten en el mar y su dominio pretenden, y fuerzas comerciales que, al compás de aquellas, funcionan desembarazadamente si el éxito militar se inclina de su lado, ó se retienen y extinguen si la derrota ó acorralamiento en bloqueo hermético de imposible ruptura es la triste suerte de las naves nacionales.

Ejercen para mí, decisiva seducción é influencia en este estudio, un prévio conocimiento, acaso más intuitivo que de razonamiento vigoroso, de que aquellas guerras del pasado en que el choque táctico y la conquista territorial directa eran los factores predominantes, pasaron para siempre; que la guerra moderna es mucho más compleja, porque es mucho más complejo el fenómeno de la vida de la Nacionalidad, más definido, más ámplio y trascendente en sus relaciones con la vida total ó actividad humana que enlaza naciones y continentes. En lo antiguo, una derrota naval no significaba quebrantamiento de nacionalidad tan horrible como el que hoy significa. La Armada *Invencible*, destruída en el Canal de la Mancha, no fué obstáculo decisivo á la marcha gloriosa de la patria. Siguió dominando el mundo, y el sol, en su diurno recorrido, no cesó de iluminar nuestros dominios. En lo actual, unas pocas naves, de eterno recuerdo, perdidas en Santiago y en Cavite, hirieron tan profundamente la vida nacional, material y moralmente, que el problema de la nacionalidad es el que agita y conmueve los espíritus pensadores. Hirieron, en lo moral, por el desconsuelo y pesimismo que debilitan la conciencia colectiva, haciéndola perder la fe en sus futuros destinos; y en lo material, por la liquidación financiera de aquellas guerras

que tan horrorosamente comprime la patria, combinada con el atraso de nuestra evolución industrial.

La vida colectiva, en la actualidad, para merecer el nombre de tal, en el concepto de nacionalidad, existe en el flujo comercial que por las costas penetra en los mares y á otras regiones se trasporta. Si esa corriente de vida se contiene, está la Nación vencida: la extensión costera por donde esa vida corre es muy grande en nuestra patria, y sólo la Escuadra es la que puede protegerla, dejándola expedita y libre el camino del mar; protegiéndola moralmente en la paz y materialmente en la guerra.

Con bueno ó escaso acierto, por este camino y con estas ideas á la vista, dejé atrás estudiada la debilidad naval derivada de nuestra situación geográfica, y claro es, que esta debilidad está en pleno vigor, si vale la frase, ó se manifiesta en toda su extensión, si el enemigo hipotético está caracterizado por ser en el mar más potente que nadie. Así, pues, Inglaterra, de ser enemigo, es el mas temible de todos los que podemos tener en contienda internacional, porque á sus agresiones ofrece la patria, sin defensa, todo su contorno litoral y toda su vida comercial.

Pero, no basta con lo hasta aquí dicho para definir nuestra debilidad. El poder Naval no ofende sólo en la mar: trasporta su fuerza al lugar que se le antoja, y si hay para ella frontera extensa de invasión, hiere entonces, no sólo en la vida marítima, sino en el propio interno territorio, á cuya desmembración directa puede aspirar y lograrlo con mayor facilidad de lo que superficialmente pudiera juzgarse.

Para probarlo, muchos hechos acuden en el acto á la memoria, principalmente en las guerras de este siglo. Ya en el artículo anterior hablé, de una manera genérica, de la influencia poderosa que el poder marítimo

ejerce en las contiendas continentales ó terrestres. Un ejército que opera, avanzando en ofensiva enérgica y directa ó realizando movimiento envolvente para atacar de flanco ó cortar comunicación al enemigo, realiza cualquiera de ambas operaciones con posible y grande facilidad, si su base inicial es un punto de la costa y la posesión del mar, ó su dominio, le permite cambiar sin obstáculo la posición geográfica de aquella en el perímetro costero, á medida que lo solicitan las posiciones sucesivas de su trayectoria ofensiva.

Igualmente, un ejército que posée en el mar escuadra que le apoya, señora del mar, si llega en su avance á encontrarse en situación comprometida, amenazado de frente ó flancos, expuesto á perder su comunicación con la base de que partió por el movimiento de los enemigos á este fin encaminado, puede burlar su combinación, retrocediendo á la costa por el camino más corto y directo, porque su Escuadra cambia en pocas horas de posición, recorriendo la costa, y se dirije al lugar requerido para recibir y proteger al ejército de su bandera.

De uno y otro caso presentaré brevemente algunos ejemplos, para dejar claro ese hermoso y brillante juego estratégico de cambio rápido de base en el mar, cuando se posée su dominio.

*
* *

En la guerra Ruso-Turca iniciada en 1828, el hoy reino de Rumania y Principado de Bulgaria no existían. Eran territorios del Poder Otomano; y así, prácticamente, la frontera Ruso-Turca coincidía con la línea del Pruth y el delta del Danubio.

El ejército ruso, en su movimiento invasor, tenía pues, que salvar el magnífico obstáculo que presenta

este río, y posteriormente el de los Balkanes, cuyos pasos, dificilísimos y distanciados, ofrecen facilidad suma para contener con escasas fuerzas el movimiento ofensivo del ejército que pretenda atravesarlo. Además, entre ambos obstáculos, Danubio y Balkanes, en la región natural de invasión, anudando todo el conjunto de comunicaciones, poseían los turcos el famoso cuadrilátero de plazas fuertes, Rustchuck, Silistria, Schunla y Varna. Este último en la costa del Mar Negro.

El poder Naval de Turquía había quedado aniquilado en las guerras recientes de la independencia griega. Era, por tanto, la Escuadra rusa dueña de todo el Mar Negro, y podía, en los puertos de éste, de ser tomados al enemigo, aprovisionar el Ejército y servirle de constante apoyo.

Sitiada por mar y tierra fué tomado Varna, y á partir de aquel momento, si el ejército ruso, como aconteció se retira hacia el Norte en retirada desastrosa, no pueden los turcos internarse en su persecución, porque temen que fuerzas rusas, situadas y apoyadas en Varna, corten su comunicación y les ataquen por retaguardia. Sí, por el contrario, como ocurrió en la continuación de la guerra, los ejércitos rusos rehechos avanzan á cruzar los Balkanes, su línea de comunicación no es ya la terreste por toda la enorme región atravesada, sino la que distancia al ejército de Varna ó de cualquier otro punto del Mar Negro.

Este juego estratégico de cambio de base, á longo de costa, lo trata Callwell con datos de gran valor histórico en esta campaña, de la cual, no tomo más que la sencilla ojeada anterior, por convenir así al objeto de estas líneas; pero, aunque para la aplicación que posteriormente haré de esta teoría al problema nacional, basta con lo dicho, acaso no esté de más recordar, en esta campaña que, el Mar Negro dominado por las fuerzas navales de

Rusia, y separando con sus aguas los dos territorios europeo y asiático en que ambas naciones combatían, permitía á las primeras establecer entre la base marítima de la contienda europea y la de la asiática, una estrecha solidaridad, un contacto y mútuo apoyo que contribuyó grandemente á los éxitos rusos en ambas regiones, mediante el traslado de una á otra del núcleo de fuerza que en momento dado pudiera considerarse como excedente ó innecesaria para la victoria en la región que ocupaba de las operaciones.

Era, pues, todo el Mar Negro verdadera superficie logística de indisputado dominio ruso, jamás amenazado, ya funcionando como conductor de fuerza y socorro al continente europeo, ya al asiático, ya, en fin, concentrando en un sólo objetivo los contingentes en éste empeñados con los excedentes del otro.



Otro ejemplo. Primera guerra danesa alemana por la posesión de los ducados Schlevig-Holstein.

Tenía, entonces, Dinamarca considerable poder naval, con relación á su adversario, que carecía completamente de fuerzas marítimas. Concedía esta cualidad á la primera el dominio del Báltico, y la seguridad completa de situar ó retirar fuerzas á las islas de Alsen y Funen, separadas por muy estrechos espacios de mar de su costa oriental

La desproporción de fuerzas terrestres era enorme y en sentido contrario, verdaderamente abrumadora para los dinamarqueses; y así, aunque la campaña fué gloriosa para éstos, se les impuso la necesidad de retroceder y abrir paso al Ejército invasor germánico, retirándose á tomar posición invulnerable en las islas

precitadas, desde las cuales, amenazan constantemente el flanco de las fuerzas enemigas y su línea de comunicación.

Causas políticas, que no son de pertinente cita en esta ocasión, detienen el movimiento invasor, y cuando el ejército alemán retrocede, las fuerzas dinamarquesas abandonan su magnífica posición para caer y destrozar la retaguardia enemiga, haciéndoles sufrir tremendo desastre.

*
* *

Pudieran seguirse la mayor parte de las campañas terrestres del siglo pasado europeas y extraeuropeas, y en todas, con la rara excepción de alguna exclusivamente continental, por no existir espacio marítimo de combate, advirtiérase la trascendental influencia que el dominio del mar ejerce, más ó menos preponderante, según la intensidad y vigor de los poderes navales en función, y algunas veces resulta casi exclusivo director de las operaciones, aunque su influencia no suele verse clara por omisión de los historiadores, ó deficiencia de crítica militar, más tendenciosa en lo antiguo á narración minuciosa de choques tácticos, que al exámen é investigación de las causas ocultas ó no claramente perceptibles, de carácter estratégico, que preparan aquellos.

Pero, urge á mi objeto, presentar otro ejemplo de igual índole, que concierne á nuestra patria, el cual tuvo lugar en nuestra guerra de la Independencia, que tiene excepcional importancia, no sólo por ser comprobatorio de la misma teoría, sino porque ofrece fuente de enseñanza, que acaso en el porvenir pueda tener aplicación.

La nota característica ó fisonomía propia de la gran contienda napoleónica de los primeros años del siglo, aparte de su aspecto político ó social, que no tiene relación con el objeto de este artículo, consistía en el choque de dos colosales poderes: el napoleónico, genuínamente continental, con el de Inglaterra, esencialmente naval. Acaso nunca como entonces puede decirse con más rigor y fidelidad de expresión que el mar luchaba contra la tierra, desarrollando ambos gigantescos contendientes todos los recursos de sus fuerzas. El terrestre, impotente al tocar el mar, no pudo cruzar el canal que le separaba del enemigo. El águila napoleónica abatía su vuelo y plegaba sus alas á la vista del horizonte marítimo. Como recurso supremo se inventó el llamado bloqueo continental que lo fué en efecto, pero no para Inglaterra, sino para Europa, porque las naves inglesas, desde el Báltico al Mar Negro, impidieron que otra bandera que la suya paseara los mares. Con el dinero de su riqueza, apoyó Inglaterra las conjuras europeas contra las huestes vencedoras de Napoleón, y cuando España se levantó heróica á expulsar al invasor, soldados ingleses vinieron en nuestra ayuda, tocando tierra en Portugal, y apoyándose en su costa, y de ésta en Lisboa.

Las líneas naturales que cruzan la frontera portuguesa son: la comprendida entre el Duero y cordillera Carpetana, entre ésta y la margen derecha del Tajo, entre este río y la cordillera Oretana, entre ésta y el Guadiana. Cuatro, en suma, aunque no todas de igual valor y eficiencia. Las quc pueden intentarse al Norte del Duero y Oriente y Sur del Guadiana, no suelen considerarse por los autores de Geografía militar como de igual peligro que las anteriores. Por aquellas, en efecto, se marcha hacia las Castillas, al mismo corazón de España, buscando su región central y su capital, objetivos

ambos de fuerza resolutiva inmediata; al paso que, por las otras, los objetivos á lograr que pueden ser, las del Sur, Sevilla y Cádiz; y las del Norte, rías gallegas. Coruña y Ferrol no tienen, evidentemente, en aquel sentido resolutivo, el valor que caracteriza á las primeras.

Con ser esta cualidad de las últimas, cierta y evidente, dejo, sin embargo, al lector, la consideración del desastre nacional que entrañaría el logro de cualquiera de aquellos objetivos por ejército enemigo que de Portugal partiera, y tengo por cierto que, aunque no con igual fuerza resolutiva, á la larga, en acción de mayor tiempo, lo mismo se vence á la patria en el litoral gallego y andaluz que en su corazón castellano.

De todos modos resulta, en conjunto, que la frontera que nos separa de Portugal está abierta en todo su contorno y cruzada de numerosas líneas de invasión, no teniendo comparación alguna con la Pirenáica, cuyos pasos de Oriente y Occidente (ya que la región central es prácticamente inabordable) son muchísimo más defendibles.

Pensando en el poder naval que á Portugal apoya, y teniendo en cuenta lo que dejo escrito, llamé á su territorio *golfo de tierra*, por la facilidad que ofrece á golpes y agresiones de enorme peligro, dirigidos por ejército enemigo al territorio nacional; y aunque no hay duda alguna que serían rechazados, necesario es considerar que, siendo Portugal región donde concurren las líneas de invasión enumeradas, tiene un ejército, en él situado, una potencialidal estratégica parecida á la que confieren lás situacionos centrales. Puede herir del Norte al Sur en muchas partes, en breve y enérgico recorrido: en esto consiste su fuerza.

Bien es verdad que esta fuerza se aminora mucho por la línea férrea estratégica que, más ó menos paralela á

aquella frontera, permite, quizás, ó facilita la concentración de nuestros efectivos.

Hay, además que considerar, perdóneseme la insistencia, lo que acrecienta aquel valor estratégico, el dominio del mar, si fuera su aliado. Toda operación terrestre ó movimiento ofensivo que parte de Portugal, teniendo objetivo litoral, cual puede ser el gallego, apoyado por la fuerza naval, resultaría muy probablemente incontrastable.

Recogiendo, pues, mi razonamiento interrumpido por esta larga digresión que me era necesaria, veamos ahora, volviendo á la guerra de la Independencia, la comprobación de lo que dejo apuntado.

En 1808, encontrábase el General Moore en la primera línea de invasión citada, y de ella en Salamanca, muy distanciado, por consiguiente, de su base inicial de operaciones, Lisboa. Por los alrededores de Carrión vivaqueaba el cuerpo de Ejército del mariscal Soult.

Instado Moore á socorer la Capital española, avanza atrevidamente; pero, un parte interceptado, de Napoleón, desde Madrid á Soult, ordenándole ocupar los llanos de Zamora y León, le advierten, no sólo del peligro de su movimiento ofensivo con aquel enemigo sobre su izquierda, sino también de que la Capital está en manos del Emperador.

La retirada al curso inferior del Tajo se le ofrece entonces peligrosísima. Un movimiento hacia su flanco izquierdo, le permite, en cambio, vigorizar su ejército con las fuerzas españolas de Baird y el Marqués de la Romana, situadas respectivamente, en Astorga y León, y todas juntas hacen frente á Soult, que se retira con intento de facilitar el avance á fondo de las fuerzas aliadas (1).

(1) La mayor parte de estas noticias están sacadas de la Historia de Lafuente y de la Geografía militar de Velasco.

No teme Moore por su ejército, ínterin mantenga libre el espacio hacia la costa, pues, á donde, de ella, se dirija, encontrará siempre los navíos de la Escuadra dispuestos á recibirle.

Cruza Napoleón el Guadarrama. Oportunamente conoce el caudillo inglés esta operación. Le es entonces su posición insostenible, porque está expuesto á ser aplastado por la conjunción de Napoleón y Soult. En consecuencia, emprende aquella famosa retirada hacia Galicia, juzgada por nosotros como un desastre y como gloria inmarcesible por los críticos ingleses. Su base de operaciones ya no está en Lisboa: está donde él la solicita, en el puerto litoral que más convenga á su retirada. En el caso presente, la Coruña, donde aguardan los trasportes de la Escuadra para embarcar aquel ejército inlgés que, después de batirse gloriosamente en las montañas que circundan el puerto, donde pierde la vida su noble caudillo, embarca, en efecto, y no ha sido derrotado, porque pronto reaparecerá en Lisboa para ayudar á España en su heróica resistencia.

* * *

La marcha, en 1809, de los ejércitos aliados á las órdenes de Wellington por la segunda línea de invasión, es decir, por la región derecha del Tajo, termina, como es sabido, en la batalla de Talavera, ganada al Rey José. Soult, situado al Norte de la Carpetana, se corre de Salamanca á Plasencia, atravesando el puerto de Baños. Queda cortada la comunicación de Wellington, quien, temiendo ser atacado por retaguardia, cruza á la margen izquierda del Tajo, y se enrisca en el territorio de enfrente de la Oretana, para, por el Sur de ésta, corriéndose al Oeste por Deleytosa y Badajoz, recobrar su base de operaciones en Torres-Vedras.

Al Sur y al Norte del Tajo, Soult y Massena operan sobre las inexpugnables líneas; mientras sus esfuerzos se estrellan contra las defensas de aquéllas, el ejército inglés, si asediado por tierra, libre por mar, descansa de la campaña, recibe los recursos y socorros necesarios, y cuando, mucho más tarde, abandona sus posiciones, es ya para no retroceder de nuevo, sino para avanzar constantemente, hasta que los ejércitos franceses cruzan, para no repasarlo más, el Pirineo.

Lo mismo que años atrás el cambio de base marítima salvó á Moore en su retirada, sirvió ahora á Wellington para hacer más firme su ofensiva, pues, cuando alcanza las provincias Vascongadas, los navíos ingleses, bordeando la Península, vienen á formar su base de operaciones en los puertos del Cantábrico.

*
* *

Con lo dicho en artículos anteriores, respecto á nuestra debilidad é indefensión marítima, y con lo que digo en éste respecto á la debilidad de nuestra frontera de Portugal, si este, aliado de Inglaterra, resulta en el porvenir enemigo nuestro, para lograr lo que leí no sé donde, en cuanto á su ambición de las Rías Bajas y expansión por Galicia; creo dejar dibujada la debilidad nuestra total, respecto á una supremacía naval enemiga. Y ahora pregunto, retrocediendo al punto de partida, ¿en qué consiste la defensa nacional? ¿Cuál debe ser el aliado con cuyas fuerzas figuren las nuestras en contienda europea?

Demostré en el artículo anterior que la cualidad esencialmente estratégica de nuestro litoral, señaladamente el del Estrecho y la de nuestros archipiélagos, constituía una verdadera fatalidad, porque, en contienda

europea, serán ó podrán ser posesión accidental primero, y después, sabe Dios cómo, del poder naval predominante que en ellos se apoyará para aplastar más fácilmente al enemigo.

El interés, aspiraciones ó ideal que haga brotar la guerra entre las naciones europeas, será de tal magnitud que las agrupará en dos combinaciones contendientes. El choque de dos naciones exclusivamente se ofrece al espíritu como cosa absurda, porque los intereses de cualquier índole, europeos ó extraeuropeos, que hoy promueven el portentoso armamento que presenciamos maravillados, á despecho de la cursilería intelectual y sentimental que pide paz é invoca principios de justicia, cual si estos principios fueran absolutos y absolutamente definidos y no cosa cambiable y progresiva; agruparán, repito, las naciones en bandos contendientes, y la magnitud de las fuerzas en fuego será de tal modo grande, que la neutralidad no puede menos de ser letra muerta. Y para esa lucha es necesario saber en qué consiste la defensa nacional, cuál es nuestra aspiración y dónde está la fuerza aliada á donde dirigir los ojos.

*
* *

¿En qué consiste la defensa nacional? En la fuerza naval, en la Escuadra de combate. Ya lo he demostrado. Es inútil, completamente inútil, para nuestra defensa marítima, perder este punto de vista, y acudir, débilmente, á defender, con defensas locales, una costa tan vasta, tan extensa, tan estratégica, y desgraciadamente tan vulnerable y agredible. Fuera nuestro litoral, como lo son otros más afortunados, cortados por mares interiores de difícil acceso, en los cuales una fuerza naval pequeña, por la libertad de sus movimientos, no puede

sér bloqueada herméticamente, y puede, con relativa facilidad, aparecer en el punto débil de la fuerza naval agresora, y entonces, acaso fuera dable pensar en las naves de la *jeune ecole* para proteger, no la vida marítima, sino el territorio patrio. Fueran nuestros ríos de potente caudal y gran estuario, cual aquellos de otras naciones por los cuales penetra el mar, absorviendo y atrayendo hacia sus aguas localizadas el flujo comercial, y acaso también, fuera plausible pensar en defensas fijas y movibles de escaso radio para proteger, no la vida marítima, sino el territorio patrio por donde aquella corriera concentrada.

El procedimiento sería erróneo, porque no es la extructura lo que importa, sino la vida que por ella circula y al exterior fluye; pero, al menos, habría una razón para tal pensamiento y proceder. ¿Es así nuestra costa? No. Limpia en todos sus tramos, en todas partes abordable, asienta en la noble faja litoral, reborde bajo de las mesetas castellanas, toda la vida marítima de la nación, que es grande hoy día y lo será mucho más mañana. El concepto defensible, al aplicarse á nuestra patria, no puede traducirse sino en naves esencialmente tácticas, de mucha protección y poder ofensivo, de gran marcha, con reducido radio de acción, ya que de los tres factores, éste es el más sacrificable para el objetivo nuestro. Es necesario ver esto con completa claridad. Enmendar la costa, creando en ella lo que la naturaleza no concedió, situando acá y acullá numerosos puertos militares, arrojando al mar, y siempre deficientemente, enorme masa de millones en forma de malecones, fortificaciones, cañones, submarinos, torpederos, etc., dispersado todo esto en la extensión litoral, es un error evidente. Convirtamos todo ello en fuerza naval, en acorazados, tal como el adelanto de los últimos años

permite obtenerlos, situémoslos en el Estrecho, haciendo de Cádiz y Cartagena (el primero esencial) sus bases de operaciones, y me parece que el problema español se resuelve y orienta en la dirección conveniente y única, y que, á mayor abundamiento, la Historia misma sanciona, mostrándonos que aquellos puertos y Ferrol son las bases seculares de nuestro poder marítimo.

El concepto de la defensa es en España, repito, la escuadra de combate, no sólo porque ella puede luchar, principalmente, en el Estrecho, entre los dos extensos frentes español y africano, sinó también porque la escuadra es el único factor naval de carácter extratégico, dominador del mar, cuya virtud consiste en acudir, íntegramente, al punto amenazado del litoral, cualquiera que sea, llevando en sus naves concentrada, la fuerza nacional, la fuerza patria, dispuesta á la victoria ó al sacrificio de las grandes abnegaciones, de los sublimes heroísmos, aunque despuės lenguas inconscientes pretendan mancillarlos. Es preciso modelar el espíritu, amplificar su visión, para ver bien claro ese poder estratégico de la fuerza naval que, si en momento dado está en un punto, nada más, del perfil marítimo peninsular, amaga siempre en toda su extensión y contorno, porque á cualquiera de ellos puede trasladarse para defender y batirse por el local amenazado. ¡Hermosa cualidad la de la fuerza estratégica! Está en un punto, nada más, y desde él cubre, defiende y ampara la patria, su territorio y su vida, la estructura geográfica y el flujo comercial que es en esencia, como producto del trabajo, la vida en fin, de las naciones.

La misma singularidad de espíritu y estrechez de horizonte que pedía fuerzas tácticas, muchos soldados, inmenso número de vidas generosas para vencer en las guerras coloniales, piensa hoy en fuerzas tácticas también para defender territorios insulares y peninsulares.

¡Que absurdo! Todo sucumbe, cuando no se es dueño de la comunicación, cuando el mar es del enemigo, lo mismo en las nobles guerras del trabajo, de las expansiones patrias, de las aspiraciones nacionales que conducen la bandera comercial, que en aquellas otras en que luchan las fuerzas navales que conducen el pabellón de la patria y de la nacionalidad.

El concepto, pues, de la defensa, se concreta en la escuadra de combate, situada en el Estrecho. De este concepto puede derivarse el estudio de sus unidades esenciales y auxiliares, el cual, como ageno al objeto de este artículo, me abstengo, por ahora, de penetrar en él.

*
* *

¿Cuál es nuestra aspiración? La defensa primero, y después la posibilidad de pasar á la costa de enfrente, al territorio africano, á Marruecos.

Pero como esta cuestión se enlaza íntimamente con la tercera de cuál es el aliado natural en nuestras aspiraciones, conviene detenerse, brevemente, á examinar cuáles son las naciones que mayores intereses tienen en el Norte africano, cuáles las de mayores aspiraciones patentes ú ocultas, y cuáles en fin, las que van á la cabeza en el logro de ambas cosas.

Una de las características del siglo pasado ha sido la invasión del Continente africano por la civilización europea, en su último tercio. Hace veintiseis años poseía Inglaterra una faja, nada más, en su colonia del Cabo, y desde entonces hasta la fecha actual, basta echar una ojeada al mapa y examinar el reparto litoral, las zonas de influencia del llamado *hinterland* de las diversas naciones, y se verá casi todo él repartido entre las europeas. Ingleses, franceses, belgas, alemanes, portugueses,

españoles é italianos, aunque en proporciones muy diferentes, puede decirse que se reparten el Africa. Muy conocida ya su geografía y etnografía, Europa avanza en todas direcciones, y aquel continente, como en siglos pasados las demás regiones del mundo, nace á la civilización europea, cuya ciencia y comercio penetran progresivamente en su interior y vencen y arrollan los obstáculos que á su progreso se oponen. A la cabeza de este movimiento invasor marchan Inglaterra y Francia, y en último término, España, que no ha tenido en él más que una participación insignificante.

Acrecientan hoy el vigor de este movimiento, según afirman ilustres escritores, la necesidad de abrir nuevos mercados á la actividad industrial europea, que rechazada completamente de América en porvenir próximo y teniendo que luchar en Oriente con nacionalidad de tanta juventud y fuerza como el Japón, busca territorios de explotación que compensen las inevitables aminoraciones de su poder. La famosa doctrina de Monroe se generaliza en lo posible á todas partes; y manifestación de este fenómeno, de su conocimiento y del peligro que entraña para Europa, es la invasión africana que mantenga y fomente su actividad y poderío.

Pensar que el mapa africano, con sus indecisas fronteras interiores, donde estas existen, son ya perfiles geométricos donde jamás podrá penetrar la expansión española en tiempos venideros, es pensar una insigne majadería, equivalente á condenar la Patria á no figurar sino como colonia de explotación europea, arrastrando vida miserable, circuída por el poder de otras naciones, y en poder de ellas nuestros estratégicos litorales. Situación central España en el movimiento exterior naval de Europa, sólo sucumbiendo, puede permanecer aislada del magnífico desbordamiento europeo. Síntoma de este aislamiento que el pesimismo y la decrepitud que los

impotentes para la lucha pronostican, es el desconocer que la fuerza naval, es compañera inevitable de aquellas expansiones.

Inglaterra y Francia, como he dicho, son las primeras; y en efecto, las primeras son en potencialidad naval, aunque en grado bien diferente. Alemania, cuya transformación en los últimos treinta años es otro acontecimiento de cierto parecido con el del Japón, crea Escuadra de combate poderosa y avanza en África y en todas partes, llena de vida y energía, por su desarrollo industrial, su comercio y sus acorazados. En lugar modestísimo estamos Italia y nosotros, ambas con aspiraciones grandes, las dos avanzando con sus costas en el Mediterráneo, tocando casi al África, como si la misma orientación geográfica señalara rumbos á la orientación de la actividad y del espíritu. Pero, entre las dos naciones, cuyos respectivos idiomas suenan con vibraciones que se confunden y se comprenden sin estudiarse, anunciando fraternidad cuyo sentimiento produce recreo y goce, hay una inmensa diferencia. Italia sabe cómo pasará á la Tripolitana y territorio de Barca, y nosotros no sabemos, ó no queremos saber, cómo pasaremos al territorio de Marruecos. Aquí hemos tenido un Sánchez de Toca que escribió hermoso libro, lleno de grandeza de pensamiento inspirado en la necesidad, intensamente sentida por el pensador, de promover el engrandecimiento marítimo; y en Italia pululan los escritores que de igual aspiración se ocupan. Allí los escritores navales son valientes ante la opinión cuyos errores combaten, y aquí, enmudece y se acobarda la voz más elocuente, no ya ante el clamor inconsciente y agresivo de los irreflexivos movimientos de la opinión, sino ante la muestra de su indiferencia y desvío. Allí, el Estado movido por altos ideales ejerce eficazmente sus funciones tutelares; y aquí, suele ser juguete de las

agitaciones públicas. Allí, existe una nacionalidad que comprende su misión mediterránea, y de esa comprensión deriva sus alianzas europeas y las soluciones de los problemas navales; y aquí, el horizonte se estrecha y se huye la mirada de todo lo que no signifique agitación interna, desgarramiento interno. Allí, en fin, las dos fuerzas de la nacionalidad, Estado y sentimiento social, en sus mútuas acciones, se suman para producir efectos exteriores, y de ahí, que la industria naval y fuerza naval sean problemas resueltos; y aquí, aquellas fuerzas suelen vivir en divorcio y disociación, anulándose mútuamente, sobre todo en lo que á fuerza naval concierne, porque si el Estado considera á ésta como necesidad nacional, surgen del fondo muchas voces afirmando que es una quimera, y dáse el caso extraordinario de llegar á decirse paradoja tan extraña como la de que lo necesario es quimérico.

Italia pasará, pues, á la Tripolitana y territorio de Barca, último resto en el Norte africano del Poder Otomano, porque merece pasar, porque sus hermosos barcos de guerra son las razones que pondrá en la balanza el día de la contienda; hermosos barcos de guerra que no los perderá inconsciente en suicidio de nacionalidad, sino que los sumará al Poder Naval que avanza resueltamente á la victoria ¡Nobles ideales y noble situación la de ambas penínsulas mediterráneas, si del lado de acá nos movieran iguales esfuerzos y aspiraciones! Entre las dos cierran la cuenca occidental de aquel mar. ¿Quién con ambas pudiera atreverse, si las dos fueran potencias navales?

Trípoli ocupa lugar preeminente en el comercio transsahariano; es, según expresión de Bonnefou, punto principal donde enlazan y se sueldan el comercio europeo y el del Sahara, entre nuestra civilización y las sociedades del Sudan. En él recalan las mercancías procedentes del

lago Tchad y de Timbouctu, este pasando por los oasis del Touat y Gadames, y aquel por Mourzouk, después de enorme recorrido. En esa verdadera aspiración comercial que ejerce Europa en el continente africano, á través de su litoral mediterráneo, figura, pues, en lugar preponderante esta región de Trípoli no destacada todavía del dominio turco, pero que se desprenderá irremediablemente en plazo no lejano.

Francia con su Argelia y Túnez, cuyo *hinterland* ó zona de influencia se extiende hasta los quince grados de latitud N. envuelve por el Sur y S. E. la Tripolitana, y anuncian sus escritores que, si Italia se apoderara de esta región, ella se apoderaría en garantías de Rhat y Gadames, para recoger la corriente comercial, ó por lo menos, contrarrestar y disputar su dominio.

Es ambición y avance enorme éste de Francia por el Norte de África, persistentemente continuado, que alcanzará inmensa proporción y eficacia dominadora, si llega á realizar sus proyectos de ferrocarriles trans-saharianos al lago Tchad y Timbouctu, enlazando por estas magníficas arterias sus dominios septentrionales.

Pero no se limita á esto la expansión francesa: comprime, por decirlo así, á Marruecos, por el confín occidental de la Argelia. Este confín se considera trazado, de común acuerdo con el poder marroquí, según la línea aproximadamente meridiana, desde Teniet-Sassy, en el Mediterráneo hasta el Chott el-gharbi. Al Sur de este punto, no hay frontera verdadera entre los dos países, y Francia, según leo en Bonnefon, no concede á Marruecos, sobre los territorios que corren al S. y S. E., otro derecho que el de primer ocupante, tan controvertible y falseable en la negociación diplomática, y de tan escaso valor en la realidad, cuando el interés opuesto, creado por la supremacía comercial efectiva, y ocupación

esencial, por consiguiente, mantenida, á mayor abundamiento, por la superioridad de fuerza, destruya aquella teoría. Si se suma á lo dicho la debilidad característica de la autoridad del Sultán en todas las regiones limítrofes de su imperio, ya en el Riff, ya en el Touat, ya en el Sus, resulta evidente, y además completamente conocido, que el primer enemigo nuestro en aspiraciones africanas es Francia, cuya situación central, en el Norte africano, le permite extenderse y comprimir en todas direcciones á Trípoli por el oriente tunecino y á Marruecos por el occidente de Argelia. Tan es esto verdad en lo que á nosotros concierne, que, cuando de ello trata Bonnefon, casi se alegra del decaimiento espantoso de nuestro poder, y ni una sóla frase estampa en su libro de la cual pueda colegirse que del lado allá del Piriñeo pudiera verse con simpatía el avance nuestro en Marruecos.

En cuanto á Italia, vale tanto la Tripolitana, sobre la cual, la ambición francesa pretende avanzar, que será, probablemente, causa permanente de separación, recelo y rivalidad de las dos naciones latinas, como lo fueron la ocupación de Argelia y Túnez, hiriendo en el corazón las aspiraciones italianas. Cosa bien visible es, ciertamente, la decantada simpatía de raza, tan discutible por una parte, y por otra, manifestación de puerilidad sentimental, porque oculta, por una sensación indefinible é inconsciente, el verdadero interés que sólo el estudio de la realidad y su conocimiento pueden enseñar. Famosa prueba nos dá Francia de lo que es actualmente la comunidad de intereses latinos, aliándose con Rusia. Aquella puerilidad no tiene más valor que la de mover una miaja el sentimiento, inspirando alguna que otra frase insustancial en brindis y banquetes de cortesía internacional, cuyos ecos simpáticos se apagan apenas pronunciados, porque el verdadero y egoísta interés

nacional es el que se impone como siempre se impuso, con fuerza incontrastable.

Hay, además, del lado de Francia, el conocimiento de su debilidad estratégica para los movimientos de conjunción de sus flotas atlántica y mediterránea, careciendo en el Estrecho de puntos de apoyo. Por este motivo, será enemiga inevitable del predominio inglés ó del español en la zona gibraltareña. Claro es, que, en este sentido, Inglaterra se opondrá á todo lo que parezca dominio exclusivo del predominio español en el Estrecho; pero esta causa de oposición inglesa parece debilitarse, primero, porque Inglaterra, con Gibraltar, está admirablemente situada en aquél; y segundo, porque la superioridad ofensiva de sus fuerzas navales aminora y contrapesa el valor de los puntos de apoyo del Estrecho. El poder naval preponderante lo cruzará siempre á su antojo, más que ninguno el de Inglaterra, no sólo por su incontrastable supremacía, sino porque Gibraltar y Portugal aseguran á sus escuadras la continuidad de bases de operaciones que pudiera serles necesaria.

En definitiva, si hay, con alguna potencia europea, posibilidad de inteligencia nuestra para el reparto de la vertiente septentrional de Marruecos, parece que, Inglaterra, para la cual, el problema estratégico no es factor de estudio, porque lo tiene resuelto, es la que nos debe ofrecer mayores garantías para tomar asiento y recoger de Marruecos lo posible en la desmembración venidera de este Imperio.

Conviene advertir que no son sólas Inglaterra y Francia las que se hacen sentir políticamente en la corte del Sultán. Todas las naciones europeas, incluso Rusia, luchan políticamente por la preponderancia diplomática de sus representantes, precursora de ventajas materiales venideras. El hecho es naturalísimo: en lo estratégico,

todas buscan apoyo litoral para sus escuadras; y en lo comercial, todas procuran igualmente, situarse en esa región previlegiada y fértil del N.O. africano, con dos frentes de mar desembocaderos en el porvenir de corrientes comerciales, y bañados hoy por corrientes comerciales.

Sí, pues, en el concurso de intereses y posibilidad de lograrlo se fija la atención para buscar alianzas, hacia Inglaterra é Italia se vuelve la mirada, porque en ellas parece están los aliados naturales. En la primera, por las razones anteriores, y en la segunda, porque dejaría libre el camino de Marruecos, si ella misma tuviera abierto y garantido el de Trípoli.

Claro es que no hay alianza posible de algún valor, si no se funda en la existencia de una flota de combate. Sin este elemento, el porvenir español se ofrece, no ya reducido á sus actuales límites geográficos, envuelto en todas direcciones, sin posibilidad de expansión, antes al contrario, sofocado por la actividad europea, y acaso amenazados de que se nos considere cual otro *enfermo de Occidente*, de inevitable y fatal decadencia. No ya el patriotismo, sino la sensación de la propia fuerza nacional que no tardará en despertar, y cierto optimismo justificado ó no, de confianza en el porvenir, rechazan la posibilidad de aquellos temerosos peligros; pero bueno es evocarlos y conocerlos, porque lo que es positivo é incontrovertible es, que, con Portugal en el flanco izquierdo de la Península, apoyado por un poder naval dominador de los mares que bañan las costas españolas, no hay posibilidad de expansión patria y peligros inmensurables la amenazan.

*
* *

Inclinado por lo que dejo escrito, y por lo demás que posteriormente añadiré, á considerar como tendencia

beneficiosa su orientación política nacional hacia Inglaterra y Portugal principalmente, y hacia Italia si fuera posible la combinación, surge como consecuencia inmediata, la necesidad de estudiar el problema desde el punto de vista de las causas que facilitan ó dificultan aquella orientación. Ocurre preguntar lo siguiente: ¿Las agrupaciones políticas internacionales de Europa son de tal naturaleza que hacen factible ó imposible aquella dirección de nuestra política internacional?

Ruego benevolencia al que leyere, ante las consideraciones que siguen, que, saliéndose de la órbita del conocimiento profesional, más aún que algunas de las anteriores, únicamente las abordo por necesidad de agotar el tema, dentro de los límites reducidísimos á que puede alcanzar la buena voluntad con escasa ilustración en estas cuestiones.

De todos modos, nuestro problema, como el de las demás naciones marítimas, es muy discutido en todas las Revistas de Marina extranjeras. En esta misma, plumas elocuentes han planteado el asunto con notable competencia; la conclusión á que he llegado difiere de la de algunos compañeros, y el ejemplo dado por ellos y el respeto que las suyas me inspiran, aunque, naturalmente, las combata si de la mía difieren, me obligan á entrar en el orden de consideraciones que sigue, pidiendo benevolencia, ya que su terreno es sobrado escabroso para poder exponer con éxito su topografía, si el horizonte del observador es muy chico, y más chica todavía la importancia y exactitud de la instrumentación de que dispone, es decir, libros. Por todo lo cual seré muy breve.

Las agrupaciones internacionales de actualidad, parece que son: Inglaterra y Portugal, la Triple Alianza y Francia y Rusia.

La primera, como frecuentemente he repetido en el curso de este escrito, representa para Inglaterra la

continuidad de acción de sus escuadras; la instalación en el flanco occidental de la península Ibérica, cortando en Lisboa con fuerza naval potente, la continuidad de las españolas, en iguales terminos que lo ejecutaron en el período vélico. Lisboa es á nuestros litorales Cantábrico y del saco de Cádiz, lo que Gibraltar es á este último y á la costa de Cartagena. Entre Ferrol, Cádiz y Cartagena, focos históricos de nuestras fuerzas navales, Lisboa y Gibraltar son, históricamente, centros de repulsión de nuestras naves que dificultan su concentración. Aparte de ventajas ó razones de categoría económica, que son mínimas al lado de las anteriores, se concibe muy bien que la poderosa nación inglesa aprecie en alto grado aliado tan débil que le permita, con el sólo ofrecimiento de su costa, la anulación de un enemigo y el dominio del Estrecho por el mútuo apoyo y acción de aquellas dos bases de operaciones. Se le presenta, además, la coyuntura, tantas veces aludida, de poder con sus soldados luchar en territorio español.

¿Qué significa para Portugal esta alianza por nosotros tan insustancial y tontamente menospreciada? Pues sencillamente, su independencia. En nada se acusa nuestra debilidad ó decadencia histórica por modo tan patente como en esta separación, material y moral, de Portugal. Es, en efecto, ageno á toda ley natural, que exista en el resto de la Península poderosa nacionalidad tan hermana étnica, geográfica é históricamente de aquel pueblo, sin que este caiga fatalmente en la órbita de su gravitación, fundiéndose con ella. ¿No parece indudable que el presentimiento de este hecho posible en lo venidero, sea, por si sólo motivo suficiente para que Portugal busque en lo exterior poderoso puntal que lo apoye? ¿Y qué hay en ello de censurable? Tan acierta en el proceder que hoy es intangible en su territorio, y por tanto, sentimientos de plausible y noble

patriotismo, á ser cierta esta presunción, inspiran por su parte aquella alianza.

¿En qué se funda la triple alianza? ¿Qué interés común ó intereses generales enlazan los Estados de las naciones que la constituyen? Alemania, cuya poderosa unidad germánica es uno de los hechos más culminantes del último tercio del siglo pasado, como lo es igualmente su extraordinario desarrollo industrial y su expansión colonial, tiene, del lado de Francia, un interés predominante íntimamente ligado con el mantenimiento y consolidación de aquella unidad: la conservación de los territorios del Rhin, arrebatados á Francia en la guerra de 1870, expuestos siempre á ansiadas reivindicaciones de la gran nación latina. Tierra del Imperio *(Reichsland)* se llama á la Alsacia-Lorena, verdadera piedra angular del edificio imperial, porque en las fuerzas militares que la guarnecen, tienen contingentes que los representan todos los grandes Estados confederados. Se comprende, pues, la importancia que dá Alemania á su conservación.

Por sus fronteras orientales, el interés germánico es evidente: contener la expansión europea del Slavismo.

Fuera de Europa, ni las cuestiones de China, pendientes de resolución, ni su pretensión de protectorado en Turquía asiática sobre los católicos alemanes, ni mucho menos sus intereses coloniales en Africa, en el Golfo de Guinea, al Norte del Río Orange y al Norte de Mozambique, parecen afectar á sus aliados, pero en lo que concierne al Slavismo coincide con Austria.

Debilitado este Imperio por las numerosas razas que lo pueblan, de cuyos grupos principales, Alemanes, Húngaros y Tchecos de la Bohemia y Moravia, trabajan constantemente los últimos por una constitución autonómica parecida á la Húngara, y Hungría por una autonomía creciente y encaminada á la constitución de nacionalidad

independiente, necesita de garantías de paz interior para la labor interna de su frágil unidad imperial, y apoyo poderoso para contener la expansión rusa por la Galitzia y Bonkovina y demás regiones al N. E. de los Cárpatos. El interés común de los dos grandes imperios centrales de Europa consiste, al parecer, geográfica y etnicamente, servir de baluarte al avance ruso en tierra europea, y al decir de ilustres escritores, en este ideal principalmente, se cifra su misión en el porvenir.

Pero, si todo esto parece claro y fácilmente asequible á la razón, ¿cuál puede ser el de la hermosa península italiana con ellos? La política de la *Italia irredenta*, la aspiración á Trieste para recoger en la unidad italiana á los italianos de todo el fondo del Adriático, el dominio de este mar, y todas sus luchas con Austria que precedieron á su unidad, parecen ser causas de honda separación de ésta. En cambio, Italia, como nación esencialmente mediterránea, tiene con sus aliadas un interés que no es privativo en ninguna de ellas, sino de la Europa entera; interés trascendental que se deriva de la necesidad europea de que Rusia no rebase los límites del Mar Negro y aparezca en el Mediterráneo á disputar á Europa el dominio de este mar, precisamente donde se enlaza con el Oriente. Si tal acontecimiento llegara un día á realizarse, quedará Europa cortada del Oriente asiático, y el triunfo de Rusia, asentando su poder en toda el Asia, circundándola terrestre y navalmente, sería la retirada definitiva de Europa, incluso comercialmente, de los mares y territorios de este continente.

Tiene Italia, á ser correctas estas inducciones (que naturalmente no son personales, sino recogidas al azar en espigueo de lecturas) interés común con Alemania y Austria, porque en el continente y en el mar las tres representan dique opuesto á las ambiciones de Rusia,

tantas veces contenidas por Europa, en su avance sobre Turquía.

La cuestión del Papado, de las reivindicaciones temporales de la Iglesia, posible protegida de la Católica Francia, se dice también que puede ser causa de que Italia buscara en Alemania garantía para su independencia, si este problema no resuelto definitivamente apareciera otra vez en el horizonte de Europa.

Pero, sobre todo, sus aspiraciones africanas antes explicadas, tienen un interés anti-francés, y sumado todo, resulta que la triple alianza tiene fundamentos esenciales de existencia, y subsistirá, mientras aquellas causas de orden general, pero trascendente, subsistan.

*
* *

La alianza Franco-Rusa, si á motivos de orden interno de Europa se atiende, es, principalmente, la negación del aislamiento francés. Pretendida rival de Inglaterra en los mares y en Africa, vencida en la cuestión de Egipto, ante la formación de núcleo tan poderoso como la Triple y en su contacto en el centro de Europa, la franco-rusa, es consecuencia de aquello, aunque, en verdad, continentalmente, no parece que exista entre las dos agrupaciones equilibrio de poder, cuya supremacía se inclina, al decir de algunos escritores, del lado de la Triple. De todas suertes, del juego de las dos inmensas fuerzas resulta la paz, en la cual funda Francia, según expresión de Tzares y Presidentes, sus aspiraciones.

He dicho todo esto con el carácter sintético y general que la dificultad del tema y la facilidad de decir en su desarrollo tonterías, me imponen, procurando contemplarlo con lentes agenos, para hacer ver, cuán grandes y trascendentales son las causas que imposibilitan la

unión continental contra Inglaterra, que algunos preconizan y consideran posible, como procedimiento único para vencer al coloso, cortándole los tentáculos con que envuelve la Tierra, á lo largo de todos los litorales. Además de imposible, es absurda esa unión continental, porque Inglaterra, más que ninguna otra nación europea, representa la civilización de esta, el triunfo del trabajo y de la ciencia, el dominio de la realidad, que es el reflejo de la evolución, filosófica del siglo pasado, del progreso y bienestar crecientes. Del interés mundial europeo, la poderosa nación concentra en sí la mayor parte. Vuelve hacia ella la mirada la misma Alemania, temerosa acaso del peligro que pudieran correr sus fuerzas navales, y por consiguiente, su magnífica expansión: y hacia ella también se vuelve Italia, en la esperanza de apoyo para sus aspiraciones africanas; pero, al ofrecerse, más ó menos patentemente, señalándose con ello la línea indecisa de una concentración europea más poderosa que los núcleos existentes, presentan sus escuadras que, si para amigas son buenas, como enemigas pueden ser temibles, y lo serían seguramente en el porvenir.

Rusia y Francia contra Inglaterra, suponiendo á las demás naciones en la más estricta neutralidad, representan una victoria?

Convida la pregunta á extenderse en largas consideraciones, pero la necesidad de acabar brevemente este artículo, inducen á contestar negativamente, fundando la respuesta en lo siguiente:

1.° Las fuerzas navales inglesas superan, como puede comprobarse en el «Naval Anual» á las Franco-Rusas.

2.° La concentración de las fuerzas inglesas en el Canal de la Mancha impediría, probablemente, la concentración de las aliadas, y acaso las batiera aisladamente con superioridad de fuerza antes de su conjunción.

3.° Esta conjunción de las fuerzas aliadas no sólo es difícil y acaso imposible por las razones anteriores, sino por el enorme recorrido que habrían de seguir las rusas desde el fondo del Báltico, sin base de operaciones intermedia.

4.° El predominio mediterráneo, con Gibraltar y Malta, de las escuadras inglesas, resulta, á mi ver, indiscutible, y acrecentado por su superioridad ofensiva.

5.° Si al estallar la guerra, las fuerzas rusas del Mar Negro no estuvieran ya en el Mediterráneo, no podrían estarlo nunca, porque para atravesar el Bósforo y Dardanelos, tendrían que romper las estipulaciones del *tratado de los Estrechos*, y no sería difícil que Europa entera se lanzara contra Rusia.

6.° Si las fuerzas navales de Rusia del Mar Negro hubieran operado su conjunción con las francesas en el Mediterráneo, lo cual es evidentemente muy difícil, quedaría aquel Mar cerrado para ellos, y la superioridad de las inglesas decidiría, probablemente, su victoria en la cuenca occidental del Mediterráneo.

7.º De no existir la conjunción prévia de las aliadas, podrían ser batidas en detall.

Todas estas razones se suman en dos, que son: del lado de Francia y Rusia inferioridad ofensiva y dispersión estratégica. Del lado de Inglaterra, todo lo contrario.

Esto en la mar. En tierra, ¿dónde está el teatro de operaciones? La opinión vulgar y corriente señala la India como el talón de Aquiles de Inglaterra; pero esto, por ahora, parece una bobada; podrá serlo muy en lo venidero.

Actualmente, el choque de ingleses y rusos en el N.O. de la India, resulta casi imposible, por la razón muy sencilla de la inmensa dificultad de trasporte (á pesar del ferrocarril transcaspiano) de un ejército ruso á aquellas regiones.

Entre los turkomanos rusos y los súbditos ingleses de la India, se interpone todo el espesor del Afghanistan, y aunque las influencias políticas de ambas naciones se tocan ya virtualmente en Kaboul, en los límites de cuyo Emirato han intervenido rusos é ingleses, basta estudiar ó leer muy á la ligera la geografía de aquellas regiones, para que salte á la vista la imposibilidad del trasporte aludido, y por consiguiente, la del choque. Pero, aparte de todo esto, la victoria decisiva de Inglaterra en los mares europeos, no es por sí, evidente, la victoria en todas partes?

*
* *

En fin de cuentas, las consideraciones desarrolladas en este escrito, aún afectadas de grandes errores, inducen á concluir:

1.° Que es casi imposible una coalición continental contra Inglaterra.

2.° Que la alianza franco-rusa es una debilidad comparada con Inglaterra.

3.° Que las cuestiones, cuyo asiento está más allá del Pirineo, que disocian ó enlazan las naciones continentales, por razones geográficas ó etnográficas, tienen para España interés mínimo ó absolutamente ningún interés, excepción hecha de la de la expansión de Rusia hacia el Mediterráneo, que nos afectaría en el sentido de constituir una debilitación europea, y por consiguiente de España.

4.° Que el interés de la patria es su independencia en el Estrecho, la integridad de todo su litoral, la posesión de sus archipiélagos, y sus aspiraciones en el N. de África.

5.° Que ni esta aspiración, ni casi seguramente aquella integridad territorial, son ideales logrables sin

la creación de una Escuadra que haga valiosa nuestra cooperación en cualquier interés europeo relacionado con el dominio del Mediterráneo y con los problemas del N. africano.

6.° Que el aislamiento español de estos problemas, la indiferencia social hacia su estudio, la inconsciencia de su gravedad, como igualmente el desconocimiento de lo que, en cualquiera aspiración nacional, significa la fuerza naval, prepara acaso, mayor achicamiento de la personalidad de España, é inspira su porvenir profundo y desconsolador pesimismo.

7.° Que las cuestiones europeas más allá del Pirineo, no afectando á España sino en grado mínimo y muy indirectamente, no aconsejan dirección continental en materia de alianzas, y parece la tal dirección excepcionalmente absurda.

8.° En toda combinación europea en que juegue España, el enemigo más temible es Inglaterra, tengamos ó no tengamos Escuadra, porque sin ella, queda aplastada y muerta instantáneamente toda la vida marítima de la nación, perdidos sus archipiélagos, perdidas las posesiones africanas, destruído el ideal de Marruecos; y además, la patria entera en su noble y espléndido litoral, incluso en la frontera portuguesa, que es otro litoral, se ofrece al adversario para que hiera y desgarre donde guste.

Y con la Escuadra, mientras el reparto de fuerzas navales se parezca al actual, la superioridad inglesa es tan decisiva y arrolladora que produciría parecidos efectos.

9.° Que todo parece aconsejar, sobre la base de una Escuadra, la orientación política hacia Inglaterra principalmente, y subsidiariamente hacia Italia, por la conjunción que con ambos pueden tener nuestros intereses africanos, y mayor posibilidad de lograrlos.

10.º Que la orientación hacia Inglaterra significa una aproximación á Portugal, el cual parece llamado á constituir con España poderosa nacionalidad europea.

11.ª Que la particularidad de nuestra costa, su estratégico litoral, su vida marítima, su comercio marítimo, su historia y su porvenir, imponen, apremiantemente, la creación de una flota de combate proporcionada á sus medios, y aun superior á sus medios, si este esfuerzo, bien dirigido y entendido, no quebrantara de modo gravísimo el renacimiento del vigor económico de la Nación, que es base esencial de su potencia.

12.ª Que el hecho de no abordar y resolver este problema acusa impotencia en las fuerzas directivas del Estado.

13.ª Que España sin escuadra, es una mujer desnuda, de noble, hermoso y sagrado contorno, que se baña en los mares, expuesta á todas las codicias, á todas las concupiscencias y á todos los ultrajes.

Todas estas conclusiones se suman en el siguiente teorema:

—No hay porvenir sin marina.—

Y su recíproco:

—No hay marina sin porvenir.—

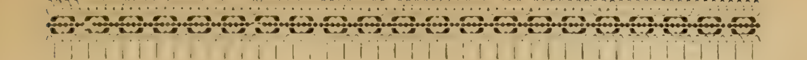
Corolarios.

Podemos sentir orgullo y satisfacción de nuestro uniforme, por lo que fué y por lo que debe ser.



¿QUÉ ES ESTRATEGIA?

Carta de un Teniente de Navío excedente



Es indudable que la idea predominante y la preocupación ó ilusión de mayor cuantía que ocupa la mente de muchos Oficiales de Marina, y acaso también de algunas gentes que no lo son, pero que escogen como asuntos preferentes de especulación lo que pudiéramos llamar aspectos externos de la nacionalidad, es la ideación, con características más ó menos concretas, del tipo de buque combatiente que mejor se adapte á las condiciones sociales del actual estado nuestro. Ocioso es insistir sobre la intensidad de esta preocupación: se trasluce, más ó menos desvanecida, en alguno que otro discurso de nuestros hombres políticos; se dijo por alguien, desde posición culminante, que la reorganización de nuestra flota habría de inspirarse con un criterio defensivo, frase que equivale á estampar con sello particular el conjunto de organismos de combate que para el porvenir se crearan si de ese criterio se generasen; en las columnas de esta REVISTA aparecen contínuamente artículos inspirados en igual problema, como los muy notables con que nos obsequió á sus lectores, hace algún tiempo, el respetado Capitán de navío Don Francisco Chacón, en su estudio y crítica de la obra del Almirante Colomb; el de los acorazaditos del compañero

señor Sobrini, á quien tanto deben de gustar los del tipo que él señaló para designarlos con diminutivo tan afectuoso, y los escritos de Cervera, Carvia y Ricra, inspirados igualmente, según la peculiaridad de cada cual, en afecciones y estudios navales y según el punto de vista particular que adoptan en ese mismo criterio de *fuerzas navales de defensa*. Sospecho que esta es la envolvente ó síntesis común de todas las opiniones publicadas, ¡y probablemeten de casi todas, ya que no de todas, de las particulares de conversación y motivo técnico de correspondencia. Pruébase con ello lo de siempre que las ideas aún en apariencia distinta ú orientadas en apariencia en direcciones inconciliables, si obedecen á una verdadera necesidad nacional, coinciden en contacto de mayor ó menor orden, en alguna cualidad genérica característica del grupo. Ese criterio de defensa, evoca, cuando se piensa en la unidad táctica de la línea de combate, el acorazado guardacostas; y las agrupaciones de defensas móviles y fijas, sin excluir el submarino y fortalezas de costa, cuando se arguye que la defensa del mar territorial es la primera necesidad de la patria y función peculiar de la Marina.

Movido del deseo sugerido por la lectura de los escritores aludidos de conocer mayor suma de opiniones respecto al problema en sus múltiples aspectos, é impotente por otra parte para formular alguna personal con el atavío de estudio y pensamiento que tan graves cuestiones requieren, ocurrióseme escribir al Teniente de navío X, á quien las últimas ondulaciones de sucesos inolvidables condujeron, en forma de excedencia, á pasear sus achaques y dolencias morales de carácter marítimo, y sus nostalgias de pasadas grandezas, y sus ensueños de futuros progresos, á un pueblecillo de la costa norte, asentado entre picachos muy altos y cercado por ellos y una línea de playa del Cantábrico, por donde este mar

mete sus olas. No estará muy divertido, dije para mis adentros; en algo pensará: lo que piense, marítimo ha de ser, y de cualquier índole que sea su pensar, compleja ó simple, será una opinión más que sumaré á las que gratuítamente me regalan los que tan bien las exponen en esta publicación. Así lo hice, y el amigo X, en la forma que sigue, contestó:

«Tienes mucha razón; aprovechando la bondad del Ayudante de la próxima ría, que está suscrito á la REVISTA y me presta sus cuadernos, he podido enterarme de las disertaciones eruditas de los distinguidos escritores que citas en tu carta, y distraídome en grato solaz, con el corte científico de sus artículos y abundancia de ideas y frecuente originalidad que revelan; es un idear el suyo sobre el porvenir, y nada hay que complazca tanto el espíritu como la esperanza de que este porvenir exista poblado de realidades iguales á las imágenes en cuya creación se regocija el pensamiento. Ventajas de la función imaginar que retrata realidades que no existen, pero que existirán ó podrán existir, muy diferente, como comprenderás, de la fotografía ordinaria, vulgar y tosca, que retrata imperfectamente lo que existe ya, aunque no sea representación fiel ni aproximada de lo que apetece el deseo. Hiciéronme bien esas lecturas, porque algo, aunque no mucho, sacudieron el marasmo nostálgico, la bruma melancólica del que del mar no ve otra cosa que la línea lejana del horizonte por una cortadura del acantilado costanero y unas olas que rompen con fuerza entre las peñas, pretendiendo acaso, al romper y golpear, despertar el corazón de la patria hacia el sentimiento del mar y sus grandezas, y llamarla hacia un venidero más grande todavía que sus antiguas glorias y lejano poderío. Se recibe una sensación profundamente dolorosa cuando se sospecha por la observación del medio social en que se vive, que ese sentimiento no

arraiga con vigor en el suelo patrio, penetrando con fuerza en sus entrañas; que no se nacionaliza, que no se hace carne la idea luminosa del progreso, *sea power*, poder naval, á cuya conquista y dominio van deslumbradas las naciones y sus razas, porque recelan que en ello les vá la vida y no quieren formar atrasadas en los eslabones de la cadena con que los grandes engrilletan á los chicos para esclavizarlos y apoderarse de su jugo, condenándolos á trabajos inferiores. ¿No lo ves claro? La fuerza naval es la proyección externa de la nacionalidad, su ciencia, su trabajo, la fecundidad de su suelo, las labores de sus hombres y la especulación de sus sábios que, en conjunto, se desborda por los mares, y en corriente arrolladora enlaza las naciones del mismo idioma y de la misma sangre con vibración más rápida que la de la onda eléctrica, preparándolas á una unidad de acción, á un encauzamiento de estudio y de ciencia, que harán brotar de los senos del porvenir las nuevas fórmulas del progreso. No comprendo cómo hay ojos que separen su mirada de esta idea; no comprendo que exista actividad que no despierte y brote enérgica al choque de ideal tan alto, porque no es sueño ni fantasma de fantasía en desvarío, sino faro de gran luz y mucha altura que alumbrar puede la derrota de la nave. Advierte que por cima de nuestros movimientos intestinos, de las pequeñas anarquías sociales que presenciamos, en la región intelectual donde crean y trabajan artistas y pensadores, Valera y Sánchez Toca, mentes nobles y patriotas ilustres, ofrecen al estudio y la meditación estas realidades remotas del porvenir como ideal á conseguir, como orientación y finalidad histórica más inmediata (lo inmediato y lo lejano ya sabes que son conceptos de relación: nada hay tan presente como aquello en que se piensa por lejos que esté) en la marcha de la nacionalidad. Pero en las nubes muy altas del

arte y de la ciencia está esta idea; pues en cuanto desciendes y la agitación social contemplas y en ella pretendes disolverla, se asfixia y muere como mueren las ideas, cuando no son más que ideas, es decir, cuando no se han convertido en sentimiento y voluntad.

Te sonríes é impacientas. Hombre de exactitudes y rigorismos, de formuleo analítico y amante de la experimentación, eres en ciencia un tanto mercader; donde quiera ves una balanza con dos platillos, en el uno colocas productos más ó menos intelectuales, en el otro tus pesas, es decir, tus aforismos, tus fórmulas, y si no puedes hacer equilibrio, no imputas el defecto á la naturaleza de tu proceder, sino á lo que pretendiste medir con moldes antiguos ó fórmulas envejecidas.

Pero, dando de mano á estas consideraciones, sigo, procurando ceñirme á los motivos de tu carta que contesto. Me pides provecho de mis ocios en asuntos de estrategia y de táctica, pues no puedo dártelos, ni nadie te los dará adecuados, justos y exactos, tales como tú los pretendes. ¿Qué es estrategia? Trabajo te doy si procurarme pretendes su definición exacta, encerrándola en un concepto abstracto, es decir, en una fórmula del pensamiento; le darás mil vueltas á la idea, correrás en su pos indefinidamente y siempre irá más lejos que tu esfuerzo, porque es esencia que no cabe en los moldes del lenguaje ordinario; y no cabe, porque el lenguaje es símbolo de ideas precisas, con contorno, como figuras de geometría; y naturalmente, no es instrumento adecuado de expresión para lo que no tiene ni puede tener representación exacta en la mente. Puedes definir una figura porque la ves ó te la representas; pero, ¿puedes definir el paralelismo de dos rectas, el tiempo, el espacio? Pues algo así sucede, con la estrategia, palabra de la cual tanto usamos y abusamos. Para mí es una forma kantiana, como espacio y tiempo; según Kant, son formas de la

sensibilidad, es decir, idealización sin sustancia. Imagino que sospechas que digo una herejía y que acaso incurro en el pecado de anatema. Te equivocas; si no fuera por alargar desmesuradamente esta carta, citaríate autor respetable que mantiene con sencillez de palabra igual opinión. ¿Pero existe la estrategia, aunque no se defina ó no sea definible? No estoy seguro, creo que sí; y á fin de convenir en algo de entre la multitud de definiciones aproximadas que dan los maestros, escogeremos aquella que parece ser un promedio, la idea común de todas ellas. Y ésta es la siguiente: el arte militar tiene dos ramas, la estrategia y la táctica. La primera es la ciencia del movimiento de las fuerzas beligerantes *fuera del círculo visual.* Comprende todas las operaciones de la guerra, es la parte de la ciencia cuyas combinaciones se encadenan con las de la política y administración. El éstrategista es el arquitecto, el táctico es el albañil. Termina la estrategia cuando las fuerzas beligerantes están en contacto y principia el combate.

He dicho que esta definición es un promedio de las más conocidas. ¿Estás conforme con ella? ¿No? Yo tampoco. Ningún Oficial de Marina le concederá su asentimiento, porque la preparación para la guerra en tiempo de paz es la función principal del arte naval militar, y este concepto esencial, capitalísimo en materia naval, es el menos concreto de los que imperfectamente se dibujan en la definición anterior, según la cual, aparentemente, la estrategia no principia hasta que la guerra existe con realidad actual, y entonces comprende todas las operaciones de la misma, fuera del círculo visual que precederá al choque en contacto de las fuerzas beligerantes. Y no se limita al movimiento de éstas, llámense Ejércitos, llámense Escuadras, sino que abarca su ciencia las relaciones de dependencia ó combinaciones que marchas y movimientos pueden tener con la política y la administración.

Díme si en tus lecturas, si en tus excursiones por los libros, de cualquier índole que sean, te has encontrado alguna vez con cosa ó definición tocada de mayor amplitud generalizadora, y si no es cierto que, parejo con toda generación, lo que abarca en extensión pierde en fuerza efectiva, es decir, en precisión y claridad concretas; pero, además, la estrategia ¿es necesariamente compañera de la guerra? ¿No es además de compañera de la guerra, anterior á la guerra? Positivamente sí; toda la estrategia de una guerra se distinguirá, durante la guerra, de una verdadera indefinición, de un perfecto desatinar en el conjunto de los movimientos de Ejércitos ó Escuadras; no se verá claro su objetivo, y un desastre colosal será su término, si todos sus problemas no fueron estudiados, madurados con profunda reflexión de conjunto y de detalle en época anterior á la guerra misma. Será un desastre militar, será un desastre moral, será un desastre patrio. De poco servirán tu pericia si mandas y el heroísmo de tus fuerzas sacrificadas. No habrá inteligencia que no se perturbe, sentimientos y pasiones, unas grandes, otras chicas, muchas mezquinas, surgirán atemporaladas y la humareda de su explosión ensombrecerá ú ocultará tu gloria. Un malestar nacional, un desorden de ideas, una estela de tristezas y desdichas será su consecuencia, y el porvenir, ennegrecido por tu pesar, no ofrecerá más que sombras á tu espíritu. Si la acción es el trazo característico de tu carácter; si la profesión que ejerces es noble y requiere estudio, ciencia y trabajo; si tu noble uniforme es símbolo de incesante actividad, encontrarás paralizada tu acción, paralizada en tí mismo por tu moral enferma, y paralizada por la resistencia exterior la fuerza resistente del medio ambiente que á tu desenvolvimiento se opone.

¿Qué es, pues, estrategia, querido amigo? ¿Es esencia idealista y bizarría de pensamiento, abstracción de

mente divagadora y apriorismo de filósofo, ó es otra cosa mucho más grave y trascendental para la patria? ¿Es sentimiento nacional, es amor de nacionalidad, es impulso de raza? ¿Es la ciencia de la victoria, como con cierto candor dicen algunos autores? ¡Bah!... ¿Es la ciencia de los famosos principios inmutables? ¡Bah!... ¿Qué es estrategia?

Ampliemos un poco la anterior definición. *Operaciones* dice *fuera del círculo visual.* Pero hay dos clases de operaciones fuera de este círculo, exteriores y anteriores á esta zona de realidad en que las fuerzas enemigas se baten en contacto, procurando la victoria, es decir, la finalidad militar ú objetiva de la guerra: primero, conducción material y efectiva del Ejército ó Escuadra, realizando marchas, movimientos, etc., hasta el punto preciso del teatro, del mar de operaciones, donde él enemigo, aniquilado como fuerza antagonista, dejará libre toda la tuya moral, toda tu acción para imponer la finalidad política, causa inicial de la guerra, que deberá ser ó traducirse en aumento de la esfera de acción de las energías nacionales y del bienestar, por consiguiente, de tus conciudadanos. Mayor campo de trabajo, más ámplio horizonte de estudios, terrenos materiales inexplorados que se ofrezcan á tu actividad industrial y mercantil, y terrenos intelectuales que exijan mayor actividad de tu pensamiento; un desarrollo de fuerza, una ganancia de energía, una evolución de progreso, más arte para desarrollar más arte, más ciencia para desarrollar más ciencia, más vida para desarrollar más vida, esa y no otra puede ser la finalidad última y definitiva de la guerra, y en esta aspiración únicamente puede fundarse el progreso indefinido y permanente de la patria. Luchar por luchar, guerrear por guerrar, pelear por motivos absurdos; entender el pundonor de las naciones fuera de ese orden de ideas, es empequeñecer la patria, es reducirla, es

anularla, es enfermar su complexión moral y correr hacia un aniquilamiento definitivo. La gloria militar es hermosa, la más hermosa de todas las glorias, porque es instrumento de esos beneficios; pero aíslala de estos resultados, y arrebátala el saber que para que surja y exista necesita... y ¿qué queda? Nada más que salvajismo repugnante

Sin pretenderlo, se me fué el santo al cielo y el orden de argumentación se quebrantó; pero esto es una carta, no es un artículo: gozo, por consiguiente, al escribirte, de cierta relativa libertad, muy semejante á la del viajero, que aunque no pierde la línea de su marcha, mientras la sigue recrea la mirada en el paisaje circundante.

Hay, pues, dos clases de operaciones fuera del círculo visual; las materiales que dejé indicadas y otras que no tienen nada absolutamente de materiales; porque antes de que existieran las primeras, fueron creadas por la meditación del Almirante ó General que del problema de la guerra se ocupó. Este General que piensa, reflexiona, que escudriña y conoce la finalidad militar de la guerra, y para conseguirla mueve con el pensamiento sus unidades tácticas, las alínea, las dispersa, las combina y las dirige, como matemático que integra y diferencia, mueve ecuaciones y resuelve fórmulas, ¿no es verdad que es el factor culminante de todas las operaciones de la guerra? Estratego, estrategista le llaman los autores, con lo cual, ó no se dice nada, ó quiere denominarse una actividad merecedora de los más grandes respetos y veneración, porque si los medios de acción de que dispone son impotentes para la resolución de su problema, no quedará tranquilo, como el pensador que no encuentra solución científica para el suyo; el fracaso de su ejercicio mental anunciará el fracaso militar y la derrota de la patria: sus torturas serán inmensas, y si

su pronóstico fuese desatendido y su voz no escuchada; si ideas que pasaron á términos lejanos de la historia; si gárrula palabrería é insustancialidad literaria; si formas; si giros del lenguaje que encerraron sentimientos que ya no existen, porque no tienen razón de existir; si la inconsciencia, en fin, de una nación desventurada empuja las naves que zarpen y abandonen las costas de la patria, se pierden en lo lejos, y al garete quedan, sin amparo, sin refugio, á merced de las corrientes enemigas, verás qué recalcada, qué brusca retención, qué inaudita parada experimentan las energías nacionales y cuánto se nublan los horizontes de su progreso.

Perdona; me distraigo, pero voy llegando. ¿Cuál es, pues, el origen, el nacimiento de la estrategia? O si quieres, ¿hasta dónde alcanzan sus operaciones fuera del círculo visual? ¿No pasan de la mente del General patriota? ¿No van más lejos? ¡Ya lo creo! *Dame una nacionalidad inquebrantable, con más cohesión entre sus partes componentes, que las fuerzas de cohesión de un block de acero; dame una nación libérrima, llena de potencia moral y material, en que la expansión sea el símbolo característico de su fnerza: expansión de la personalidad individual, expansión de las personalidades colectivas, expansión del Estado; define todo esto en dirección determinada, señala su ideal, dime hacia qué parte, qué derrota sigue, por dónde se encauza esa concurrencia de fuerzas, y tendrás una estrategia nacional.* Cualquiera entonces te dará la otra: la naval, la que comunmente llamamos estrategia. ¿Cuál es, pues, el ciclo total de la estrategia? ¿En qué fórmula comprenderemos todo su vasto campo de acción? En la siguiente: *Estrategia nacional es función esencial del Estado. Nación sin ideal no tiene Estado. Estado sin estrategia no es Estado. Sin estrategia del Estado no hay estrategia naval.*

Y hago aquí punto por hoy, después de establécida esta conclusión, que he pretendido razonar. Confieso que es confuso el argumento. No te extrañe, amigo. No se razona la evidencia, y más que como término de convicción se ofrece á mi espíritu, lo que dejo consignado, como axiomas de fuerza incontrastable.

Dejo con cierta contrariedad, con algo de desasosiego, el tema anterior, que recelo no está acabado. No llegué al término, que acaso pudiera consistir en la siguiente afirmación temeraria; *Estrategia y nacionalidad* son la misma cosa, la misma esencia ofrecida á la mente con tono, apariencia ó matiz diferente; la misma estática, igual figura con distinto ropaje. En el sentido son diferentes; en el espíritu son iguales.

Claro es que si la estrategia es una consecuencia de la nacionalidad, una afirmación de su existencia, *una actuación de la nacionalidad*, la nacionalidad *en acto* no es igual ni puede serlo en todas las naciones. La estrategia francesa no puede ser idéntica á la estrategia inglesa, ni la inglesa igual á la alemana. Podrán parecerse más ó menos sus medios de acción, sus fórmulas de táctica, sus unidades de combate; pero no serán iguales ni siquiera aproximadamente iguales, la organización total de las fuerzas, las ideas de sus Almirantes, los problemas objeto principal de estudio de sus Oficiales. Esta diferenciación se extenderá á todas las manifestaciones de la fuerza naval, y no podrá decirse que una de las tres es mejor que las otras, si todas ellas, respectivamente, se ajustan, se acomodan, se acoplan con perfecta adaptación á las exigencias de sus nacionalidades. La mejor de todas ellas, la más irreprochable, será la que mejor represente la aspiración externa de su patria, aunque su valor de combate sea inferior á las demás.

¿Quién duda que en este momento no hay nación que pueda ponerse enfrente de Inglaterra? Esta es la manía,

la obsesión de la *jeune école* francesa. Sabe que las naves de Inglaterra son un enemigo preponderante, y quiere no ser vencida, si el choque llega. Es indecible lo que ha soñado, lo que ha imaginado esa ardorosa y entusiasta *jeune école,* llena de *élan* y de ciencia para buscar fórmulas de victoria en el temeroso choque. ¿La ha encontrado? Creo que no, porque hoy, en mi sentir, la fórmula única de la victoria, es el acorazado. Permíteme que, siquiera sea brevemente, me detenga un poco en este punto, el cual, á mayor abundamiento, es etapa forzosa del objeto final de esta carta.

***

¿Cómo se vence marítimamente? No huelga la pregunta, aunque parezca ociosa. Se vence por medio de batallas navales. Se aniquila al enemigo en los combates de Escuadra contra Escuadra, cañones contra cañones, coraza contra coraza, ciencia táctica contra ciencia táctica. No hay un sólo caso en la historia que desmienta esta verdad, inocente de puro inconcusa, y que, sin embargo, suele desconocerse, ó se opera y discurre como si se desconociera ó no se poseyera la palpitación íntima de su sentido. Pero ¿consiste la victoria precisamente en este aniquilamiento, en esta desaparición de la fuerza naval enemiga? Sí y no; más bien no que sí, porque la victoria no está jamás en sí misma, es decir, en la estrategia naval, sino en las consecuencias trascendentales que provoca en la estrategia nacional. Vaya un ejemplo: Supón acumuladas las fuerzas navales de las potencias europeas con un sólo objetivo: la destrucción de la Escuadra inglesa. No es fácil la victoria; acaso sea imposible el triunfo, porque el gigante es el mayor gigante de la Historia; pero si es una hipótesis imposible hoy, podrá

no ser absurda mañana. Queda la Escuadra inglesa destruída. ¿Cuál es la consecuencia, cuál es la victoria? El mar no es de Inglaterra: su *sea power* desaparece. ¿Y en qué consiste esta desaparición? En que quedan rotas sus relaciones con el resto del mundo. Toda su energía industrial se paraliza, su comercio muere, sus naves comerciales no cruzan los mares, su fuerza productiva no tiene salidero, no fluye al exterior. ¿Quién lo impide? Los barcos de guerra de las Escuadras aliadas que dominan el mar, que es propiedad suya desde aquel momento. ¿Será necesario bombardear las costas inglesas, bloquearlas, abordar sus puertos comerciales, desembarcar ejércitos, invadir las famosas islas? De ninguna manera. Sería una inmensa tontería. Ha muerto ya, sin exponerte á operaciones temerarias, es decir, á los ataques de sus defensas móviles, de sus torpederos. A lo sumo morirá lentamente, pero morirá porque así mueren las naciones modernas cuando mueren las manifestaciones externas de su vida. ¿Cuál es, pues, la unidad táctica por excelencia para las naciones aliadas? La que tiene más cañones y más coraza y evoluciona mejor, y será tanto más valiosa, tanto más aprovechable y más rápida á la producción de aquella utilidad, cuanto mayor sea su fuerza estratégica, es decir, cuanto mayor sea la distancia á que la fuerza táctica pueda trasportarse. Pero los torpederos, las defensas de costas, me dirás, ¿no son un factor importantísimo en la guerra naval? Poca cosa, muy poca cosa en mi sentir, digan lo que gusten los enamorados de la velocidad y el explosivo, que son parientes intelectuales más ó menos próximos de la *jeune école*. Otro ejemplo:

Inglaterra y Francia chocan, y el choque es en el mar, porque no puede serlo en otra parte. Mueven ambas sus Escuadras, sus buques de línea, sus *battleships*, sus cruceros acorazados y protegidos y sus destroyers

del comercio. Las Escuadras de una parte tendrán por objetivo la destrucción de las Escuadras de la otra. Los cruceros acorazados, avisos y estafetas, con arreglo á la peculiaridad táctica de cada nación, serán la fuerza más movible en torno de los grandes núcleos de combate; por su acción, por sus movimientos, llevarán lo que ha dado en dominarse *the fleet in being*, mezcla de sentimiento, de perturbación moral y de acción efectiva, verdadera *radiación* de la fuerza de la Escuadra (1) á zonas más ó menos ámplias, á regiones más ó menos extensas. Como la luz cuando se propaga pierde en intensidad lo que gana en distancia y al fin se desvanece, así esa radiación estratégica *the fleet in being* de los grandes núcleos combatientes irá más ó menos lejos, y allí donde se atenúe ó casi se apague, terminará su amplitud estratégica. No habrá punto de la costa de Francia que no esté comprendido en la *amplitud estratégica* de las escuadras inglesas. No habrá punto de las costas inglesas que no esté comprendido en la *amplitud estratégica* de las Escuadras francesas.

A la vez los buques rápidos, sueltos ó en núcleo de combinación, cruzarán todos los mares del mundo, intervendrán todas las derrotas comerciales. El *sea power* de ambas naciones está en suspenso; sólo tiene una fase, una manifestación ostensible, una actuación: la de la fuerza naval-militar, cuya tensión en líneas de fuerza, como las líneas de fuerza de un imán surcan su campo magnético, cruzarán casi todos los mares del planeta. En este estado inicial de la guerra, ¿qué papel desempeñan las defensas especiales de las costas? Muy poca cosa: bien claro se ve. Las móviles, á longo de costa, pegadas á la tierra, se movilizarán hacia donde *amague*, *cuando lo sepan*, la grande

(1) La radiación estratégica, en nuestra última guerra, de la Escuadra enemiga cruzaba todo el Océano y ponía espanto en todo el litoral.

fuerza enemiga. Las no móviles dormirán el sueño de los justos ó vivirán la vida contemplativa, esperando un enemigo que no llega, porque no tiene necesidad ninguna de llegar. La prolongación indefinida de este estado de cosas es absolutamente imposible. Habrá choques parciales de una y otra parte, acompañados de triunfos más ó menos ruidosos; pero el *estado de tensión* continuará, porque la chispa que destruya, como destruye el rayo, el *sea power* de uno de los beligerantes, no ha brotado ni brotará hasta que dos vectores de las amplitudes estratégicas se cierren y se estrechen y los núcleos combatientes se pongan en contacto, quedando uno sólo dueño del mar del combate. ¿Venció Francia? No importa entonces lo que pasa en los mares lejanos. El mar es de Francia. El *sea power* inglés no existe ya... y capitula inmediatamente. ¿Venció Inglaterra? ¿Qué pasa á Francia? Vamos á verlo.

En un libro de la *jeune école* leí hace bastantes años (¿sabes que esta *jeune école* no me parece tan joven? Jurara que casi es vieja) que Francia seguía siendo Francia sin *sea power*, es decir, que Francia podía vivir sin otra comunicación con el mundo exterior que sus fronteras continentales. Lo cual casi equivale á decir que Francia sería la misma Francia maravillosa de la historia, si su costa desamparada fuera un circuíto de acantilado, lamido y golpeado por el mar, y no como es hoy y como fué siempre, zona que recoge corrientes de civilización y comercio que vienen, y zona que irradia corrientes de civilización y comercio que van, siendo, en definitiva, un centro distribuidor de riqueza en el mercado universal.

Quizás tenga razón el distinguido escritor á quien me refiero (no lo cito concretamente porque, la verdad, no lo recuerdo; creo que fué un hermoso pasaje de Montechant), pero no opino lo mismo. Esa ida suya es un miraje de

patriotismo, un espejismo pasional, pero no una verdad. ¿Qué pasaría, pues? Que Francia estaba vencida y que capitulaba. De no capitular inmediatamente perdería más colonias más centros de expansión; los tributos del vencido serían más onerosos para ella. Espectáculo triste, porque allí donde hubiera un corazón latino, sentiría un dolor muy grande por la gran Francia vencida.

¿Cuál es la fuerza de la victoria? El acorazado. ¿Cuál es la táctica militar de la estrategia nacional? El acorazado, siempre el acorazado. ¿Lo será eternamente? Probablemente no; pero en el horizonte visible de la ciencia actual no se apercibe más energía trasportable con seguridad náutica á distancias más remotas, más energía nacional, que las máquinas, cañones y corazas que un acorazado lleva consigo en los grandes desplazamientos. Claro es que no ocurrirá lo mismo siempre. Las fórmulas matemáticas, sus símbolos, cada vez levantan más peso de ideas; las ideas evolucionan hacia conceptos más generales, más comprensivos, mas universales; la energía mecánica necesita cada vez menos peso de vehículo. Todo evoluciona en marcha ascendente. El acorazado de mañana no será el de hoy; pero el diferente de hoy creo que está muy lejos todavía.

Vengamos á nuestra patria. ¿Puede España vivir sin Marina? ¡Qué absurdo! Arrancad de cuajo la inmensa mole peninsular y llevadla á un planeta donde no haya mares ó agotad los de éste... y entonces podrá vivir sin Marina. Vivir nacionalmente es vivir con el progreso. Vivir con el progreso es vivir en el *sea power* y con el *sea power*, y vivir así es vivir con el estudio, con la ciencia, con el trabajo. La fuerza engendrando la fuerza, el progreso engendrando el progreso.

¿Resuelve para España algún problema fundamental un estudio amplísimo de defensa de costas? ¿Un establecimiento amplísimo de defensas de costas? No; en mi

humilde sentir, España es España muerta hoy y, lo será mucho más mañana, si á defensa de costas solamente limitase su acción naval militar. No representaría nada absolutamente en los conflictos internacionales europeos, en los conflictos del porvenir, si no tiene en su mano alguna fuerza estratégica, la que deba tener con arreglo á su fuerza nacional, cuyo nivel es misión del Estado señalar.

¿Quiére esto decir que ha de prescindirse en nuestra reorganización naval de esa defensa de costas en sus aspectos de movilidad y fijeza naval y terrestre? En manera alguna. Son auxiliares, pero nada más que auxiliares de la acción de la fuerza de combate. Auxiliares muy necesarios, casi vitales; pero no represantan la vitalidad de la fuerza naval que ayudan sencillamente á desenvolver.

¿Qué debe hacerse, pues?

Lo que debe hacerse, si la nación puede hacerlo (y será cosa tristísima que no pueda), es construir los acorazados que pueda. Organizar las capitales de Departamento, nuestros arsenales, defendiéndolos admirablemente como bases principales de operaciones, como puntos de apoyo esenciales de la flota. Completar la flota que se cree con las unidades tácticas auxiliares de los núcleos de Escuadra. Constituir en cada centro departamental núcleos de defensas móviles y además uno en las Baleares y otro en Canarias.

Esto en lo militar. En lo industrial del Estado, hacer un esfuerzo, si se puede, para construir en los arsenales del Estado.

Este es el aspecto militar del problema naval de España, porque la otra fase esencialísima es provocar, fomentar, nacionalizar la industria naval en todos sus matices y ramificaciones.

¿Cuál es la finalidad de todo esto? Delinear, acrecentar la personalidad internacional de la patria, mirando

al Norte de Africa como meta próxima, y á las Repúblicas subamericanas como fraternidad de soberanías independientes, que tiene como envolvente en lo porvenir una soberanía no dibujada todavía, aunque sensible: la *soberanía integral* de la raza. ¿Cómo podrá funcionar la fuerza naval que así se cree? Haciendo respetable nuestra neutralidad en los conflictos posibles y probables europeos,y hasta sumándose á las fuerzas militares que más directamente puedan representar un interés nacional.

Para terminar, contestaré á tu pregunta de cuál es el buque de combate que tiene más simpatías, que mejor puede representar, en mi humilde concepto, la estrategia naval nuestra.

Velocidad: la más grande de las que poseen los acorazados actuales, que no debe bajar de 21 millas á rumbo libre.

Poder ofensivo: el del «Vittorio Emanuele.»

Radio de acción: 6.000 millas en marcha económica.

Protección total: disminuyendo espesores en beneficio de la extensión de las zonas protegidas.

Desplazamiento: el mínimo que realice holgadamente las anteriores condiciones.

*
* *

No quisiera terminar sin apuntar someramente á otra cosa. ¿Tienen estrategia, es decir, peculiaridad de funcionalismo, las Corporaciones militares, según el accidente ó modalidad histórica del momento? Creo que sí, y esa estrategia, esa fórmula de compañerismo, es, me parece, en la ocasión actual, la siguiente:

¡Acorazados!... ¿Guardacostas? ¡Acorazados, hombre; acorazados!

Tuyo afectísimo buen amigo y compañero.—X.»

LA REALIDAD NACIONAL

es la Escuadra de combate

No son los problemas técnicos los que se resuelven con número y medida por medio de fórmulas ó investigaciones de carácter científico, los que más solicitan nuestra atención en la actualidad que corre. No es ésta de índole adecuada á despertar en nuestra sensibilidad intelectual afanes de exámen minucioso en las múltiples cuestiones de la inmensa materia profesional, porque clara ó nebulosamente, consciente ó inconscientemente, se nos ofrecen como problemas de orden inferior, de importancia mínima, ante el trascendental de llevar á entidades fuera del contacto marítimo cuyas sugestiones sentimos nosotros tan intensamente, la convicción enérgica de que la patria necesita una Marina militar, aunque modesta, fuerte por el poder y modernidad de sus unidades de combate, sin la cual todo el cuadro del porvenir se cubre de tintas sombrías que el más soñador optimismo es impotente para despejar. Buena prueba de esto que digo son algunas de las produciones de esta REVISTA. Versan unas sobre organización y defensa de costas, cuyos autores, estudiando y explorando con avidez y conciencia todo lo escrito y meditado sobre el particular, y recogiendo las ideas que en este punto corren por el mundo marítimo más ó

menos autorizadas, nos las ofrecen en síntesis personales de vigoroso relieve, y con cierto matiz filosófico, propio del que recoge muchos hechos y los incluye después, generalizando, en sus conceptos científicos apropiados á provocar convicciones y orientación de pensamiento en las gentes profanas, en la masa nacional no marítima que es casi toda la masa nacional.

Otros estudian la estrategia en sí misma, como el Teniente de Navío X, cuya carta publiqué en esta REVISTA, llegando con cierta audacia y temeridad de razonamiento muy discutible á la afirmación de que la estrategia, nacionalmente considerada, es una *actuación de la nacionalidad*, es decir, mera ficción y fantasía sin realidad de los escritores militares si no se apoya en la personalidad nacional, consciente de su fuerza, segura de sí misma, caminando ó labrando su ruta inquebrantable en las vicisitudes de la historia, con el trabajo por *medio*, y el dominio por *fin*. No falta quien, abordando con genial alarde la filosofía de la historia marítima, nos ofrezca con originalidad artística, verdaderas novedades no presentadas con superior arte por nadie. Algunos definen la posición estratégica y comercial de España en su relación con las potencias navales de Europa, y observando que el estrecho que nos separa del trozo de España en el porvenir que queda del otro lado, es verdadero nudo de la red comercial y estratégica que envuelve entre sus mallas al continente, deducen, á mi modo de ver, con singular acierto y percepción clarísima, cuál es el trazo característico del problema estratégico naval que puede presentársenos el día menos pensado y cuáles los medios de procurar su résolución. En órbita más extensa y ámplia de la que comprende el dominio habitual de los lectores de la REVISTA, con labor y esfuerzo merecedores de estímulo y encomio, el distinguido publicista señor Navarrete ha logrado promover una corriente de opinion

apreciable hacia la constitución de una liga marítima de análogas aspiraciones y fines á las que existen de igual índole en naciones más afortunadas, de más espíritu naval, para las cuales, el *sea power*, no sólo no es concepto oscuro, ni siquiera intuitivo, sino realidad patente y tangible del conocimiento. En suma, por unos ú otros caminos, Mahan y las plumas de los escritores franceses que así propios se denominaron *jeune école*, con pretensión de significar con ello (en mi sentir con cierta ingenuidad) advenimiento de ideas nuevas y progresos inesperados del arte naval, en el exterior, y las ideas del ilustre pensador Sánchez Toca dentro, son, en conjunto las fuentes de inspiración y estudio de este movimiento literario nuestro.

Bien se vé, que, aunque sería absurdo pretender que este linaje de cuestiones son ajenas á la técnica naval, puesto que rigurosamente son su cúpula y coronamiento, hacia donde el esfuerzo visiblemente se dirige es á producir idénticas convicciones y armonías de pensar en las regiones desde donde se gobierna la nave del Estado. Pretendemos más; solicitamos ó quisiéramos solicitar, que la tal nave fuera algo más que metáfora vulgar de parlamento y periodismo. Quisiéramos, en fin, que la nave del Estado no fuera nave precisamente, sino naves de guerra, acorazados de combate nacionales, propiedad y fuerza nacional, instrumento de progreso, manifestación y garantía de independencia patria. de porvenir patrio, y demostración palpable de que se *navalizan* en España los pensamientos de sus hombres de Estado, las aspiraciones de sus gobiernos, y de que, en suma, el espíritu público curado de aquel particularismo de que tanto se doliera en sus obras históricas Cánovas del Castillo, representara, fuera equivalente, absolutamente igual, á lo que comunmente se entiende ó debe entenderse por «unidad nacional», «Estado nacional», «interés

nacional», que no tolera interescs particulares ó regionalistas, y cuya manifestación, cuando existe, es, en todas partes, tratándose de naciones civilizadas y marítimas, la Escuadra de combate. Quisiéramos, insisto, que llegara á ser postulado de evidencia el que han dejado en nuestro espíritu de Oficiales de Marina, los estudios profesionales, las lecturas marítimas, los desastres y desventuras presenciados que nos duelen mucho, nos duelen en el alma y probablemente nos dolerán toda la vida; y el tal dogma ó postulado que sentimos enérgicamente y que estamos en la obligación de expresar con energía, es, *que no hay realidad nacional sin Escuadra de combate.*

Suele ocurrir, cuando se escribe, si la pluma es torpe, el pensamiento que se pretende expresar motejable de atrevido, y el temperamento propio bien educado en toda casta de disciplinas sociales, intelectuales y morales, que la pluma bordea y corre por círculos concéntricos al núcleo principal, ó la idea principal, que, naturalmente, no brota con clara espontaneidad en el escrito por la razón sencilla de que no se la acomete con noble valentía. Sienta bien, en efecto, á gentes modestas sobre todo, cuando además de serlo, están en la obligación de serlo, que no se salgan en la exposición de sus ideas, de esa región de penumbra que cualquier aficionado á Astronomía llamaría cromo-esfera del pensamiento. Conviene, en verdad, no llegar al núcleo y exponer en crudo, bien fuerte y delineado lo que se piensa y siente, porque, aún siendo noble y respetable, puede parecer, ya que no desplante vulgar, alarde censurable é incorrecto; y dicen los peritos que la conclusión y buena forma, en época de ficciones, ó cuando la ficción toma apariencias de verdad y sustituye y suplanta á la verdad, son garantías de éxito. Pero yo no sé como diantre *se las compone uno* para decir lo que quiere, sin decirlo.

Y lo que yo iba á decir, y digo ya resueltamente aunque lleno el ánimo de humildades y respetos, es, que no hay nada más respetable que una corporación que pide instrumentos de su profesión, barcos de combate, *realidad naval*, para vivir, si se puede, en el estudio y práctica de los múltiples problemas profesionales que convergen directamente á las soluciones del combate.

No es ciertamente baladí la cosa. Hay muchas gentes que no lo saben, que no se han convencido, que el Oficial de Marina es en todas partes víctima del tremendo esfuerzo que su profesión exije. En ese esfuerzo consiste su nobleza, y en ese mismo esfuerzo, si no se realiza en condiciones de *medio* favorable radica su debilidad. ¿Qué es un barco? ¿Qué es un acorazado de combate? Un prodigioso alarde de ciencia, de fuerza y de industria nacionales. Máquinas de vapor, máquinas eléctricas, máquinas hidráulicas; todas de inmensa complicación; todas han puesto á contribución, para ser creadas, lo más selecto, lo más exquisito, noble y fundamental de las ciencias físico-matemáticas; todas exigen un estudio permanente, ansioso y constante de parte del Oficial de Marina que si no tiene la obligación expresa de manejarlas directamente, moviendo válvulas y palancas, sí la tiene de comprender y dirigir con entera precisión, con pleno dominio científico, el fenómeno térmico, el fenómeno hidráulico, el fenómeno eléctrico. En esto consiste, parcialmente, el mando naval, la gestión naval, el desvelo *tutelar* del que manda, ordena y organiza. Si así no fuera, si no supiera y no estudiara, y la preparación científica, absolutamente necesaria, de ámplio cuadro y mucho fondo, no constituyera el cimiento de su disposición para el mando no mandaría, no *tutelaría*; sería, por el contrario, *tutelado* por los organismos de su buque. Las calorías, fenómenos eléctricos, presiones de fluídos, alteraciones de energía no son personas, sujetos *sumariables*. Tienen su

ordenanza, su código fundamental, su ley constitutiva que se resumen en unas cuantas fórmulas, de cuyo conocimiento surge únicamente la ordenación de sus actos, y á cuyo *enjuiciamiento* pueden únicamente someterse. Sumad á lo dicho la precisión de nuestras derrotas y navegaciones exigida por las modernas velocidades y el progreso de los tiempos. Agregad los conocimientos que requiere el artillero de mar, el artillero que combate, es decir, el Oficial de Marina. Montad sobre todo el arte de mandar, la energía moral, *el quid divinum* del mando; y más arriba todavía, abarcándolo todo, el problema del combate, el táctico de las fuerzas enemigas en contacto; y más alto aún, en la misma cumbre, no sólo la preparación para la guerra, sino la comprensión intuitiva, genial ó consciente, de cuáles son los problemas de la patria para subordinar á su realización los esfuerzos constantes de la vida.

Por eso decía que hay gentes que no se han persuadido, que no saben que el Oficial de Marina, en su medio náutico, harto menos cómodo que la pícara costra terrestre tan llena de pasiones, moviéndose en una esfera de actividad física, moral é intelectual absorbedora de todo linaje de energías, es víctima de su propio esfuerzo, si la atmósfera moral que su país le suministra no está cargada de ese oxígeno del corazón y del espíritu que flota en el hálito cariñoso y potente de la patria, cuando sintiéndose *justa y fuerte* alienta y vitaliza la corporación naval, el amado hogar marítimo necesitado de sus amores; su hálito cariñoso y potente es el único capaz de hacer andar á Lázaro.

Por eso pedimos, ¡acorazados! ¡Escuadra de combate!

No es posible, no, tratar el problema naval que es el gran problema nacional de la patria, aunque se pretenda restringirlo á órbita modestísima y parcial, cual yo me proponía, casi por vía de distracción, al empezar este

artículo, sin que el pensamiento inquieto, desasiéndose de trabas injustas, que todas lo son cuando la aspiración es noble, vuele valientemente á otras esferas. Se enlazan en el espíritu, con lazo indisoluble, conceptos que antes de ahora vivieron separados é inconexos en regiones apartadas del intelecto. Suenan igual, con vibración idéntica en el éter moral de las ideas, las palabras, «Unidad nacional», «espíritu público», «patriotismo», «solidaridad», «compañerismo». Todas expresan una misma noción, una misma esencia, idéntica verdad. En lo alto, miras nacionales, claramente percibidas, recogiendo en la máquina gubernamental, en el instrumento de gobierno, las acciones propulsoras del medio social, del espíritu público, del verdadero patriotismo, brotando espontáneamente en la dirección del progreso nacional. Si grande es el impulso, grande será el trabajo útil, y la energía desarrollada repercutirá en los organismos patrios, y más que en ninguno, en el organismo naval; verdadera expresión de la fuerza de las naciones. Una solidaridad inmensa sube entonces y asciende á las alturas; verdadera evaporación del medio social, su propio espíritu, el espíritu público se apodera de todos los mecanismos del Estado nacional. En todas partes alienta la fuerza, la fuerza nacional, la hermosa solidaridad patria, que, al invadir las corporaciones militares, parece que se transforma porque se denomina *compañerismo*, y, ¡no hay tal cosa! es la evaporación, la nube condensada que refrigera los espíritus, vigoriza los corazones, y fomenta *el espíritu de corporación*, haciendo de cada Oficial, de cada Jefe, de cada compañero de armas, la corporación entera que alienta en él, como en la corporación, tipo superior, individuo superior, alienta la patria.

Pero, si por el contrario, el enrarecimiento, la dispersión, el fraccionamiento, el desmayo y el desaliento son la característica de los tiempos, ¡triste hogar marítimo!

¡cuánto te debilitas y cuán noble es tu esfuerzo! Hélice que giras en aire enrarecido, en atmósfera asfixiante, mucha es tu potencia, grande tu energía, pero escaso el rendimiento porque careces del impulso externo, de la reacción externa que haga flotar tu nave, marcándola rumbos de gloria y de victoria.

Y esta debilitación debe cesar, no debe seguir, no puede continuar.

El mismo instinto de conservación nacional no lo tolera. Desgraciadamente, la paz no existe ni existirá entre las naciones. Solo la debilidad puede temerla, porque la debilidad no es forma de vida, y en caso de conflicto sucumbe y debe sucumbir, porque para vivir hay que ser fuertes. Hay que ser fuertes, y en naciones marítimas porque los mares bañan sus costas, no hay otro modo de ser fuerte que con Escuadra de combate.

Hay que renunciar á ese menguado consuelo que consiste en establecer distinciones entre el derecho y la fuerza: verdadero feminismo intelectual que oculta una realidad empírica, una realidad histórica, y acaso también una verdad científica: que el derecho no es otra cosa que una emanación de la fuerza, creación de la fuerza, cristalizando y tomando cuerpo en la ley internacional. Negarlo es cerrar los ojos á la evidencia de la historia y á las últimas desgracias nacionales que nos duelen mucho, que nos dolerán toda la vida; desgracias, desastres irremediables cuya utilidad única debe ser la de enseñarnos en qué consiste la última razón, la razón definitiva, *cañones y corazas;* porque, en efecto, entre naciones, discutir, en último término, es discutir con cañones y corazas, con Escuadra de combate.

Hay quien dice que el esfuerzo supremo que hace una nación para crear fuerza naval, cuando su bienestar, su potencia interna, su adelanto industrial, y por consiguiente, su fuerza expansiva no está á la altura que

aquel esfuerzo exige adolece del defecto de la improvisación, que es fuerza improvisada destinada á sucumbir en el primer choque. ¡Están equivocados! Improvisada ó no, si es fuerte vence, si es débil sucumbe. Ni más ni menos.

Además el concepto de improvisación no puede aplicarse á España.

Ni España, aunque muy atrasada en la evolución del industrialismo moderno, es nación africana privada de toda luz de civilización, sin ciencia, sin industria, sin comercio, ni sus entidades navales, sus sujetos navales, es decir, sus marinos son gentes ayer venidas á la vida marítima. Cualquiera, dentro y fuera, cualesquiera que sean sus blasones, puede venir aquí, y encontrar en nuestra historia marítima, lecciones de pericia, de virtud, de austeridad y nobleza militares; que es nuestro abolengo gloriosísimo, y nuestra historia, aunque algo desconocida, la mas hermosa de los fastos nacionales.

Hay que hacer un esfuerzo supremo; es necesario crear fuerza naval, acorazados de combate. Sólo así se defienden las costas. Sólo así se defiende la patria. Sólo así, mediante una labor tenaz y constante, y regeneradora, en el verdadero sentido de la expresión, cabe esperar porvenir nacional, ese porvenir que ilustres pensadores lanzan al espíritu público para levantarle hacia nobles ideales que no se logran en un día, sino con la constancia nacional sin eclipses ni desmayos, laborando en la sucesión de los días y los años, en el correr del tiempo.

Un sólo punto de vista existe, en mi humilde juicio, desde el cual sería aconsejable la renuncia á la nacionalidad marítima, y por consiguiente, á la nacionalidad. Afortunadamente, este punto de vista no es otra cosa que espejismo de cierta milagrería intelectual que consiste en no ver en el mar más enemigo que Inglaterra al cual sería necesario sobreponerse. Intento absurdo sería,

en efecto, la pretensión. No habría, ciertamente, más solución que cegar los puertos, elevar las playas, cerrar el ingreso al mar, levantando muy alta toda la costa peninsular, y así conseguiríamos, no vivir en el mundo, sino en España, nada más que en España, constituyendo una especie de polo del planeta tan inabordable por sus costas bravas y desamparadas como el *otro* lo es por sus desiertos de hielo. Claro es, que para que el símil fuere perfecto, sería necesario que el Pirineo fuera más alto y más inatacable, y que el pueblo hermano que queda por Occidente se separara bruscamente de la indestructible trabazón peninsular, alejándose en lo físico tanto como en lo moral parecemos distanciados. Yo no sé que extraña sugestión ejerce sobre el sentido este aislamiento, este *conventual* aislamiento en el terruño nacional que produce deleite apenas percibido. Y es que el mar es cosa diferente que la tierra, y el amor de la tierra nacional sagrada es, evidentemente, sentimiento muy hondo y fuerte del alma castellana..... Pero, decíamos, no hay tal cosa, no es Inglaterra el único enemigo en el mar, ó por lo menos no es solamente enemigo nuestro, porque en todas partes está, y nosotros apenas estamos en ninguna. Si la guerra sobreviene será cosa difícil, verificándose en Europa, que exista como su causa determinante, el interés aislado de una nación europea contra el interés aislado de otra: dos intereses en choque con perfecta independencia de los demás intereses continentales y marítimos. El carácter económico de las relaciones internacionales, la trabazón, la malla económica que entreteje ó forma la inmensa red imposibilita la aparición de aquel fenómeno simplicísimo. El interés moral ó material de una nación europea no es de ella sóla; más ó menos íntimamente está ligado al de otras, porque así lo quiere esa especie de solidaridad que recorre el mundo, y que, cuando de intereses

marítimos se trata, solemos llamar *sea power*, significando con ello que la nación cuyo interés y fuerza prepotentes absorben el de los demás, posee ese dominio del mar por la fuerza naval y por el comercio que la hace reguladora y dueña del movimiento de las riquezas y del trabajo en todas sus formas. Si la guerra sobreviene, y es sueño quimérico pensar que no sobrevendrá, no habrá dos intereses, sólos, aislados, irreductibles en choque. El fenómeno será mucho más ámplio y complejo, y España, en situación privilegiada, ceñida por las derrotas principales, comerciales y estrategias que á modo de corrientes oceánicas pasan lamiendo sus costas, intervendrá quiera ó no quiera en el conflicto. Y para intervenir, y hasta para no intervenir y ser respetada en su neutralidad, es preciso, como dice el Teniente de navío, Sr. Sobrini, *pesar*, gravitar en la contienda del lado que decidiéramos inclinarnos. Y no hay más modo de *pesar* que con acorazados de combate. ¿Cuál puede ser, pues, nuestra aspiración naval del momento? ¡Esa! Formar con nuestros acorazados en la línea de combate de aquellas fuerzas aliadas que puedan, representar interés nacional ó moral que nos afecte, aproximándose al nuestro ó siendo el nuestro.

No quiero despedirme de estas reflexiones sin aludir á las teorías de la *jeune école* (no la española, en la cual, aunque no es posible desconocer con aquella cierto parentesco, son sus representantes sinceramente mahanianos).

Creo, con creer modesto, siguiendo en esto fidelísimamente las teorías del Teniente de navío *X*, que no ha resuelto su problema: el problema de luchar con Inglaterra. Pudiera fácilmente demostrarse que, aparte de que en todos tiempos y en toda esfera de actividad, han existido imaginaciones petrificadas, inertes en lo tradicional; otras colocadas en el fiel de la balanza, representando la verdadera evolución, porque aceptan el pasado

y lo transforman con la adquisición de las verdades que continuamente brotan en la sucesión del tiempo, y algunas en fin, genuinamente revolucionarias que pretenden escalar el porvenir con alas de cera, así, esa *jeune école* de allende el pirineo, más soñadora que científica, ha pretendido crear una estrategia nueva y radical, esencialmente diferente de aquellas que se desprenden de las lecciones de la historia.

Sintéticamente podría definirse esta escuela, arrugadita ya en edad temprana, diciendo que sus elementos componentes son:

Una mina submarina, un torpedero, un *bateau-canon*, un cañón montado sobre una roca, ya á flor de costa, ya en el picacho, ora mirando al mar, ora al tubo de entrada del portulano, y todo ello iluminado fantásticamente por un proyector. ¡Ah! Se me olvidaba el submarino *défensif*, el submarino *offensif*, y si Dios no lo remedia, ya verán ustedes como se arrancan con el submarino *strategique*, y ya estamos en la plenitud del caos de los ensueños de Julio Verne.

Con tales elementos no hay *sea power* militar aunque se le agreguen cruceros veloces y guardacostas acorazados. Con tales elementos se resuelve en el mar muy poca cosa. *Costas bloqueadas, nación vencida*, y este es el problema naval que la única nación que hoy resuelve plenamente es Inglaterra; victoria enorme de la gran nación, y meta alcanzada por sus gloriosos estadistas. El mísero cañón montado en una peña, aunque sea un coloso, no tiene más radio de acción que su alcance eficaz, es fuerza inerte, y *fuerza é inercia* son cosas, como es sabido, completamente antitéticas. El torpedero va más allá; ya es arma de cierto cuidado, poco ó ninguno de día, bastante de noche; pero se agita el mar, soplan los céfiros, y á casita, porque no se puede remediar la impotencia que imponen á la simpática navecilla aquellas agitaciones de

los fluídos. Y en el retorno al abrigo, que alumbre el proyector para facilitar la entrada.

Costas bloqueadas, nación vencida, dije antes, y lo creo con toda sinceridad. Con el mayor lujo de defensas móviles y fijas, Francia bloqueada es Francia vencida. La escuadra vencedora, la que domina el mar, la que bloquea, está en pleno *sea power*, mejor dicho, su nación afortunada está en pleno *sea power*. No se detiene su industria, no cesa su comercio, sigue el flujo y reflujo de la relación internacional, irradia y recibe, recoge energías y transforma y dispersa energías. ¡Eso es la vida! El aspecto militar de su *sea power* está también en plena tensión, en el máximun de su esfuerzo y rendimiento, bloqueando, suprimiendo el comercio, paralizando la industria, desencadenando tempestades de moral quebrantada que recorren todo el ámbito de la nación bloqueada, de la nación vencida, sofocándola, ahogándola, matando sus movimientos externos, matando su vida.

¿Es posible dudar ésto? ¿Hay verdad más luminosa? Ya sé que hay gentes para todo. Así como *los pechos de granito* rompían las balas antiguamente, hoy, cierto linaje de navegantes creen que es un mito los bloqueos comerciales, y en todo caso, tan fácilmente burlables, que no se altera con ellos la vida de las naciones. No hay que hacerles caso; son tontas de capirote las pobres gentes que así piensan.

Aún para la misma España quisiera yo saber ó que me dijera si hay por ahí sociólogo eminente capaz de abarcar todo el fenómeno de la vida patria, qué ocurriría, si un sólo barco de guerra, bloqueando Bilbao, inutilizara esa soberbia arteria nacional; otro en Barcelona, y otro en cada centro costero de irradiación comercial, y algunos más, recorriendo todo el perímetro peninsular anularan hasta el mismo comercio de cabotaje.

La contestación del sociólogo sería interesante. No habría de limitarse solamente al desastre económico, ó las bruscas sacudidas atemporaladas del desastre económico, sino á las tempestades de las pasiones públicas, agitando las multitudes, el periodismo, la política, el Parlamento; y también y sobre todo al espíritu horrible de discordia, de dislocamiento, de desintegración, de particularismo que se cierne en España en los días de desventura. ¿Son fuertes las tintas del cuadro? Pues, rebajad, pero no hasta anular el fenómeno, y decidme si España no estaba vencida, y si no tendría que entregar Baleares, Canarias, Ceuta, y, ¿quién sabe? Acaso algo más que nos pidieran.

¿Quiere esto decir que la *jeune école* no nos ha producido nada? ¡Ah! No. No quiero decir esto. Todo su atavío científico nos ha sido muy útil. Ha sistematizado; ha casi hecho ciencia la defensa de costas, y todo lo que ella ha dicho, ó su mayor parte, es utilísimo y sirve para defender, no la costa precisamente, sino el punto de apoyo de la Escuadra de combate, cuando acorralada por fuerza superior se somete á las necesidades de una guerra defensiva. Sirve la defensa de costas con todo su cortejo de elementos para permitir la dilatación ofensiva y estratégica del *resorte* de la Escuadra de combate. Sirve, para recogerse la Escuadra de combate, en espera de una debilidad del enemigo que permita su expansión brusca de vigorosa ofensiva. Sirve, de todas suertes y en último término para la Escuadra de combate que es la *verdadera costa nacional*, flexible y elástica que avanza en el mar y retrocede en el mar en las alternativas y vaivenes de la fortuna y desgracia nacionales. Ama el militar de mar, la costa de las peñas porque es circuito que encierra y envuelve la tierra nacional sagrada, asiento de la nacionalidad, lugar sacrosanto de la raza; pero esa costa ¡no está defendida sin la otra! ¡Sin la Escuadra de combate!

El patriotismo pide Escuadra de combate.

Para finalizar estas reflexiones traduzco del *Navy and Army*, que casualmente llega en este momento á mis manos, el siguiente párrafo con que esta publicación pone término á los comentarios que le ha surgido el viaje de nuestros Reyes por la costa del Cantábrico, y las reformas, en punto á creación de Escuadra, que, al decir de aquel periódico, formaban parte del programa naval del Sr. Silvela. Dice así:

«Se ha dicho por algunos que aunque acaso España podría vivir sin Ejército, no puede dispensarse de la posesión de una Escuadra, lo cual es obviamente el caso. Colocado como está entre dos mares, con una frontera natural al Norte, *su destino* es ser víctima de la próxima gran guerra naval si de aquel elemento de protección prescinde.»

Volvamos la hoja y á otro asunto no relacionado precisamente con las consideraciones precedentes, cuyo carácter, si técnico en el más genuíno concepto militar que no circunscribe la actividad pensadora á los problemas de la estructura y organización navales, sino que amplifica y permite el exámen de la moral, de la psicología del espíritu que en aquellos debe latir y sus relaciones con el ambiente patrio, no lo es en la acepción vulgar que, comunmente, evoca la palabra técnico cuando adjetiva los estudios navales. Limitar, constreñir el pensamiento naval á que permanezca encerrado en el espacio de la «técnica,» donde lo tiene muy vasto para desenvolverse, quizás sea dable, y aun lógico y natural en épocas de normalidad y ventura. No lo es ni puede serlo en condiciones morales diferentes. No habría habido jamás, de

proceder así, escritores militares. No existiría ni literatura militar, ni ciencia moral militar. No sería posible manifestar la aspiración de poseer instrumentos de combate. No existirían aspiraciones corporativas. No habría, en fin, corporaciones militares. Para que existan es necesario que tengan espíritu, pues no hay cuerpo sin alma. Y no hay espíritu si no se manifiesta y vive á la clara luz del Sol.

*
* *

Pero, repito, que volvamos la hoja, porque lo que sigue es material completamente distinto, y hágase cargo el lector que forma artículo aparte, perdonándome, benévolamente, que incluya en uno mismo cuestiones de tan absoluta independencia.

Hace unos años, el Almirante Fournier de la Marina francesa dió á luz un folleto que se hizo famoso en breve tiempo. Fueron sus conclusiones muy discutidas en el mundo marítimo, porque, expuestas en el breve espacio de no muchas páginas, abarcaban, con cierto cariz de radicalismo, cuestiones muy complejas de arte naval. Sostenía aquel Almirante (si mal no recuerdo) á vueltas de múltiples consideraciones tácticas y estratégicas, que de todo había en su libro, la conveniencia no sólo de hacer homogéneas las unidades de la línea de combate sino que esta homogeneidad de valor militar, se extendiera á los buques encargados de los servicios, aunque esenciales subsidiarios, de exploración, estafetas y contacto con el enemigo. Igualdad, identidad *jacobina* de aptitudes tácticas y estratégicas es lo que pedía el escritor para todas las unidades del organismo *Flota* ó Escuadra de combate.

Dentro de un tonelaje de 8.000 toneladas, con protección superficial completa hasta la misma borda, pretendía encontrar ó reunir la máxima eficacia, la plenitud de potencia, el equilibrio, en fin, de los dos poderes ofensivo y defensivo de la Escuadra.

Funciones diferentes órganos diferentes. Había, pues, exceso de radicalismo, afán desmesurado é inadmisible, de homogeneidad en el programa del Almirante. Pero aun descontado ésto, y tomado su programa á manera de pronóstico, paréceme que en mucho acertaban sus ideas.

Se han creado en tiempos posteriores tipos bien definidos de tendencias opuestas; pero, unos y otros, cruceros y acorazados evolucionan hacia un límite común que nos recuerdan las funciones analíticas de este carácter. Y para que el recuerdo se acentúe más, al igual que en las últimas, evolucionan, se aproximan á su límite y nunca llegan. Acorazados y cruceros acorazados son siempre diferentes, cada vez menos diferentes y nunca llegan á ser iguales.

Permítame el lector la insistencia en extremar la analogía. El límite, puesto que no se alcanza, nunca encaja en la jurisdicción de la realidad, y lo mismo, exactamente lo mismo nos ocurre con el *lío* que tan fácilmente nos hacemos al pretender diferenciar con precisión el crucero del acorazado. La distinción ó diferenciación nos oculta la visión del límite. Que un barco bien protegido y de gran ofensa, tiene mucha marcha, le llamamos crucero. Que uno muy protegido de gran ofensa tiene marcha considerable, pero no la máxima existente, le llamamos acorazado. Es una verdadera fluctuación entre el más y el menos de las cualidades predominantes que no se subordina á páuta fija, lo que sigue el juicio para clasificar. Y si el radio de acción ó distancia estratégica interviene, es un elemetno más de conflicto ó dificulta la clasificación.

En esto llega Cuniberti; presenta un tipo conocido ya en todas las revistas del mundo, y del cual construye cuatro el Gobierno italiano.

¿Es crucero? ¿Es acorazado? ¿Es el límite? El límite no: los límites nunca llegan; pero, positivamente, crucero ú acorazado es un buen barco de combate. Acaso el que mejor realiza el pronóstico de Fournier. Es un límite *temporal*, de transición, que no se puede batir con las grandes masas, con los respetables mastodontes que diria Cávia, pero que puede hacer polvo á la mayor parte de los cruceros existentes. Es un primor el tal barquito, 8.000 toneladas, radio de acción formidable, y por consiguiente, de gran ofensiva estratégica; velocísima marcha, protección total, unidad de calibres en su artillería muy bien defendida.

En cuanto á su energía balística, válganos Dios; la cantidad de *dinamodos* que sus doce cañones representan.

Desgraciadamente, para convencernos del todo, su autor, según la traducción de sus artículos presentada en esta REVISTA, no nos dió lo que hubiéramos deseado, es decir, toneladas de casco, toneladas de máquinas y calderas, idem de protección, idem de artillería y el resto de las toneladas para todo lo demás. Se guardó estos números, nos dice que ha encontrado el máximum de rendimiento por tonelada flotante; añadiendo algunas afirmaciones que serían atrevidas, si no nos dijera que son un hecho experimental en el estanque de Specia.

Nos deja, en suma, después de tanto discreteo con un palmo de narices. Pero el Gobierno italiano construye cuatro, y este hecho más experimental que el del estanque, nos permite suponer á los profanos que el tal primor es una verdad, y sin que yo me decida con firme resolución, porque no es asunto que tenga estudiado suficientemente, á abogar por su adopción, sí creo que es digno

de figurar en primer término entre los que puedan ser aspiración de la Marina nuestra.

La coraza de cintura de los nuevos tipos de combate disminuye en espesor, se extiende á lo largo y á lo ancho. Se generaliza la protección á todas las regiones del barco. Las nuevas planchas Krupp ó Terni, de capas exteriores de acero endurecido, que ofrecen resistencias á la penetración tres veces superior á la de hierro forjado, facilitan esta extensión de zonas protegidas, y la inutilidad del calibre de 15 centímetros para perforar planchas de igual espesor, exige el empleo de cañones de tiro rápido de calibres superiores. Todo esto tiene el tipo Cuniberti.

Por vía de ensayo, y á fin de juzgar por cuenta propia, de la energía balística y potencia perforatriz á distancias de combate comprendidas entre 1.000 y 4.000 metros, entre doce cañones de 20 centímetros y la artillería de otro tipo corriente, escogí, para la comparación, no el mastodonte de 14.000 toneladas que es una *atrocidad* de la especie en poderío aplastante, sino uno de 11.000, término medio.

Tampoco he escogido para la comparación el cañón italiano de 20,3 centímetros, sino el de 21 Krupp, cuyos elementos figuran en el *Naval anual* en la página referente á la artillería de este sistema.

Me propuse también comprobar de que está justificado ese abandono ó reducción de los espesores de coraza, acerca de lo cual, dá muy buenas razones Lockroy en la *Defensa naval*. Razones que se resumen en una sóla: la dificultad de dar en el blanco.

Calculada la trayectoria del proyectil del cañón de 21 centímetros arriba mencionado, para una distancia de 1.000 metros, resulta que para un error de 100 metros en su apreciación, la ordenada es de 1,50 metros para la abcisa de 900. Es decir, que en combate á 1.000 metros, á

pesar de la enorme tensión de la trayectoria de este proyectil, un tiro á la flotación con error de 100 metros de alza, daría en el blanco 1,50 metros más arriba, en los altos del buque. No me he distraído en buscar las consecuencias del mismo error para trayectorias de mayor alcance, que ha de ser indudablemente bastante mayor.

Si á esta razón sumamos la casi imposibilidad de la incidencia normal del impacto, bien se advierte, sin más consideraciones de las muchas de otra índole que pueden presentarse agenas á mi objeto en este ensayo, la dirección acertada en las nuevas construcciones, de subir coraza de la flotación hacia arriba, protegiendo con mayor eficacia las baterías altas.

Antes de proseguir me conviene advertir que no ofrezco resultados exactos. En el *coeficiente balístico*, he supuesto igual á 1.000 el coeficiente de *reducción de forma* de su denominador, é igual á la unidad la densidad del aire. También he desdeñado en beneficio de la rapidez, para el cálculo de las velocidades remanentes los cosenos del ángulo de proyección y de inclinación de la trayectoria, mejor dicho, he supuesto iguales á uno aquellos valores trigonométricos, porque, en las distancias horizontales de cero á 4.000, influyen muy débilmente en las velocidades remanentes.

Para mi objeto es absolutamente inútil una exactitud cominera, y á mayor abundamiento, nadie ignora que los fenómenos de penetración son harto groseros para ser calculables con exactitud por ninguna fórmula. Finalmente, para las perforaciones, la fórmula empleada es la de Krupp, cuyos resultados coinciden con la de Tressider á que alude siempre el *Naval anual.*

Y para la penetración oblícua, la tabla al efecto que trae la balística abreviada de la Llave.

PESO DEL PROYECTIL 140 KILOGRAMOS—CALIBRE 21 CENTÍMETROS

	Boca pieza	A 1.000 m.	A 2.000 m.	A 3.000 m.	A 4.000 m.
Velocidad en metros.....	845	780	705	645	582
Energía en kilográmetros	5.100.242	4.623.840	3.777.390	3.161.790	2.574.302
Penetración en centímetros de hierro forjado.	88	84	71	65	56
Id. en acero Krupp ó Terni.........	29	28	23	22	19
A 60° de inclinación de impacto....	....	....	....	....	15

Contiene, pues, la tabla anterior los elementos necesarios para juzgar del valor táctico ó de combate del cañon Krupp de 21 centímetros, hasta una distancia de 4.000 metros de la boca de la pieza, y desde luego se advierte su extraordinaria eficacia hasta esa que considero distancia máxima de combate. No tiene, en efecto muchas ganas de pelea, ansias de resultados decisivos y de soluciones supremas, quien se abriga, defiende y ofende empleando trayectorias de gran concavidad. La penetración de 15 á 19 centímetros de acero Krupp que supone efectos mucho mayores en blindajes de inferior calidad, como son la inmensa mayoría de las protecciones actuales, concede á este cañón valor extraordinario.

Como he de hacer la comparación de energías de fuego con la artillería del acorazado mediano de 11.000 toneladas *Der Kônig Wilhelm*, pongo á continuación dos tablas, una del cañón de 24 centímetros Krupp, y otra del de 15, de los elementos balísticos en la boca de la pieza y á 4.000 metros.

CAÑÓN 24 CENTIMETROS: PESO DEL PROYECTIL 170 KILOGRAMOS

	Boca pieza.	A 4.000 m.
Velocidad	845	615
Fuerza viva	7.777.839	4.349.587
Penetraciones hierro forjado	97	59
Idem acero	32	20

CAÑÓN 15 CENTIMETROS KRUPP: PESO PROYECTIL 51 KILOGRAMOS

	Boca pieza	A 4.000 m.
Velocidad	845	500
Fuerza viva	1.854.618	650.000
Penetración hierro forjado	60	30
Acero Krupp	20	10

Resulta que el valor perforatriz del impacto del proyectil de 24 es, á 4.000 metros, superior al de 21 en 5 centímetros de acero Krupp ó Terni. Y el de 15, á la misma distancia, impotente para perforar una protección de 15 centímetros que posee el tipo Cuniberti.

Claro es que esta impotencia es de perforar, lo cual no quiere decir que sea impotente en efectos útiles de combate. No perfora la plancha el proyectil, quédese en ella clavado, pulverícese ó rompa en mayor ó menor número de fragmentos, su *racking effect* y *wedging effect*, efectos de contundencia y rotura en la plancha, no por eso han dejado de existir; al contrario, en estos resultados se ha empleado, en cualquiera de los tres casos, mayor energía de la que el proyectil conduce, si la penetración hubiera existido. Pero estos efectos son poco temibles, porque lo que se pretende es que el proyectil perfore y estalle á continuación.

En definitiva, el valor táctico de este proyectil sobre superficies protegidas con más de 10 centímetros, á

distancias de 4.000 metros, no es nulo ni mucho menos, pero sí es mínimo, y prácticamente, poco temible.

Agrupemos ahora en energías de conjunto.

4 CAÑONES DE 24+12 DE 15 CONTRA 12 CAÑONES DE 21 CENTIMETROS
DOS TIROS POR MINUTO EL DE 24, TRES EL DE 21, CUATRO EL DE 15

	Boca pieza cañones de 24	Boca pieza cañones de 15	Total.	Dif.
Energía en 1 m.	62.224 tonelámetros	89.040	151.264	
	Cañones de 21			
Energía en 1 m.	1.836.600.........	....	183.600	31.316

Resultan á favor de los 12 cañones de 21 31.336 tonelámetros.

	Cañones 24 centímetros á 4.000 metros.	Cañones 15 á 4.000 m.	Total.	Dif.
Energía en 1 m.	34.800 tonelámetros	31.200	66.000	
	Cañones de 21 centímetros			
Energía en 1 m.	92.664............	....	92.664	26.664

Resultan á favor de los 12 de 21 centímetros, 26.664 tonelámetros, á pesar de haber incluído la energía de los cañones de 15, cuyo valor, á esa distancia, es, como hemos dicho, de mínimo efecto.

La protección del acorazado alemán de esta comparación es muy grande en la faja de la flotación (29,4 cm.), pero no es completa de proa á popa. Sus torres y casamatas están montadas *al aire*. La conducción de municiones es la única protegida.

No ocurre esto con el tipo Cuniberti. Es completa la cintura de proa á popa y de 15 cm. de espesor. En la parte central se levanta con el mismo espesor uniforme hasta la base de las torres laterales, en las cuales, como en las demás, van los cañones en parejas.

Las de proa y popa ofrecen también protección lateral. No están al aire.

Es un tipo hermoso este bajel de combate. Por la proa 6 cañones.

Por la popa 6 cañones y por las bandas 8. En toda clase de formación, en toda fase de combate, de proa, de popa, ó por las bandas enorme energía de fuego. Bien protegidos, mucha marcha, excesivo radio de acción.

Deseo á ustedes, distinguidos compañeros, el mando de un buque semejante.

¿La vida es sueño? ¡Quiá! Se equivocó el gran poeta. Lo que es sueño son los barcos de combate.




UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 07 23 14 013 6